

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

DE LA

Responsabilité des Conducteurs de Véhicules

AU CAS D'ACCIDENT

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Lundi 7 Juin 1909, à 1 heure

PAR

Henry ROLAND

Avocat à la Cour d'Appel

Président : M. TISSIER, professeur

Suffragants { MM. LESEUR, professeur
AMBROISE COLIN, professeur.

PARIS

IMPRIMERIE HENRI JOUVE

15, Rue Racine, 15

1909

THÈSE
POUR
LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

DE LA

Responsabilité des Conducteurs de Véhicules

AU CAS D'ACCIDENT

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Lundi 7 Juin 1909, à 1 heure

PAR

Henry ROLAND

Avocat à la Cour d'Appel



Président : M. TISSIER, professeur

Suffragants { *MM. LESEUR, professeur*
AMBROISE COLIN, professeur.

PARIS

IMPRIMERIE HENRI JOUVE

15, Rue Racine, 15

—
1909



Digitized by the Internet Archive
in 2026

BIBLIOGRAPHIE

Annales de droit commercial. Année 1907.

Annales de l'Université de Grenoble. Année 1906.

Baudry-Lacantinerie et Barde. — *Traité de droit civil :*
Des obligations, t. III, 2^e édition.

Bosc. — *Essai sur les éléments constitutifs du délit civil.*
Thèse, Montpellier, 1901.

Bulletin de la Société d'études législatives. Années 1905-
1907 et 1908.

Demogue. — *De la réparation civile des délits.* Paris, 1898.

Dortu. — *De la circulation des automobiles.* Thèse de
Paris, 1904.

Dupuich. — *Les accidents d'automobiles : peines et respon-*
sabilités. *Le Droit*, 20, 21, 22 décembre 1907.

Huc. — *Commentaire théorique et pratique du Code civil*
t. VIII.

Imbrecq. — *Les excès de vitesse en automobile et leur répres-*
sion. Paris, 1903.

— *L'automobile devant la justice.* Paris, 1904.

Josserand. — *De l'abus des droits.* Paris, 1905.

— *De la responsabilité du fait des choses inanimées.*
Paris, 1897.

Martin (D^r F.). — La responsabilité civile résultant des accidents d'automobile. Bâle, 1907.

Planiol. — Traité élémentaire de droit civil, t. II.

Revue critique de législation et de jurisprudence. Années 1883-1899-1905-1906.

Revue d'Economie politique. Année 1906.

Revue politique et parlementaire. Année 1908.

Revue trimestrielle de droit civil. Année 1902-1908.

Rixens et Lafont. — Législation et jurisprudence du cyclisme et de l'automobilisme. Paris, 1902.

Saintelette. — Responsabilité des propriétaires et conducteurs d'automobiles en cas d'accident. Paris, 1908.

Saleilles. — Théorie générale de l'obligation, 2^e édition.

— Les accidents du travail et la responsabilité civile. Paris, 1897.

Sourdat. — Traité général de la responsabilité, 5^e édition.

DE LA
Responsabilité des Conducteurs de Véhicules
AU CAS D'ACCIDENT

INTRODUCTION

L'un des traits caractéristiques de notre époque, est, sans contredit, l'évolution rapide des idées et des mœurs, entraînant à sa suite, parmi tant d'autres conséquences, la réforme des législations modernes. De nombreux problèmes se sont ainsi posés à l'esprit des juristes, entre autres celui de la responsabilité, qui n'est ni l'un des moins importants, ni l'un des moins délicats à résoudre.

Dès les dernières années du XIX^e siècle, de nombreuses attaques s'étaient produites contre notre principe traditionnel, qui fait de la faute la base de

toute responsabilité. Les uns voulaient l'amender en y introduisant la notion de l'abus de droit ; d'autres, plus radicaux, visaient à remplacer partout la théorie subjective par la théorie objective, la notion de faute par celle de risque. Ces derniers, guidés surtout par le désir d'améliorer la situation des ouvriers, ont vu la loi du 9 avril 1898 leur donner satisfaction. Cette loi eut pour effet de calmer un moment les aspirations des réformateurs.

L'apparition de la locomotion automobile, avec ses dangers nouveaux, ses conséquences souvent funestes, vint tout à coup ranimer leur zèle, et attirer l'attention publique sur la responsabilité des conducteurs de véhicules (1). Les partisans de la théorie objective prétendirent en faire une arme contre les excès de l'automobilisme. Une vive discussion s'engagea entre eux et les partisans de la doctrine traditionnelle : les lois actuelles étaient-elles suffisantes pour réglementer la responsabilité des conducteurs de véhicules, en général, des automobilistes, en particulier ? Devait-on, au contraire, soumettre ces derniers à un régime spécial, et à quel régime ? Telles furent les questions agitées, tel est le problème que nous allons essayer de résoudre.

1. Nous n'entendons parler que des véhicules ne circulant pas sur rails.

Notre étude roulant uniquement sur la responsabilité des conducteurs en cas d'accident, nous n'avons point à entrer dans le détail des règlements qui régissent la circulation. Nous nous contenterons d'énumérer les textes, en signalant les principales dispositions qui ont une influence sur la responsabilité civile. Nous exposerons ensuite les principes de la théorie traditionnelle et les solutions de la jurisprudence. Nous leur opposerons les deux théories nouvelles de l'abus de droit et de la responsabilité objective, et nous verrons ce qu'il faut en penser.

Un chapitre sera consacré à la responsabilité pénale, si intimement liée, en cette matière, à la responsabilité civile.

Enfin, nous nous demanderons s'il est désirable de soumettre les automobilistes à une responsabilité aggravée. Nous passerons en revue les efforts réalisés dans ce but, tant en France qu'à l'étranger, nous attachant surtout à mettre en lumière le principe fondamental de chaque projet, sans entrer dans le détail.

Tel est le plan que nous avons adopté.

CHAPITRE PREMIER

Principaux textes relatifs à la circulation des véhicules (1)

La construction et la conduite des véhicules sont soumises à des réglementations détaillées, dont la violation peut avoir, dans certains cas, une influence indirecte sur la responsabilité civile. Suivant la nature de l'infraction et sa relation avec l'accident elle peut engager la responsabilité, ou tout au moins l'aggraver.

Il est donc indispensable de faire connaître les principales prescriptions que doivent observer les conducteurs, et que nous retrouverons énoncées dans les décisions judiciaires sur la matière.

Parmi celles-ci, les unes régissent la circulation de tous les véhicules, en général ; d'autres sont spéciales à l'automobile ou à la bicyclette. Nous allons les étudier chacune dans une section particulière.

1. Exception faite pour ceux qui régissent les chemins de fer et les tramways.

SECTION I

Textes concernant la circulation en général

La préoccupation d'assurer la police du roulage ne date pas d'aujourd'hui ; le premier acte la concernant, remonte à Colbert, au 18 juillet 1670. Mais ce n'est guère que deux siècles plus tard qu'est intervenue une réglementation d'ensemble ; c'est elle qui nous régit encore aujourd'hui. Jusque-là on avait eu surtout en vue d'assurer la bonne conservation des routes ; ce point de vue fut abandonné vers le milieu du XIX^e siècle, d'où datent les procédés actuels de conservation et d'entretien des routes. Chose curieuse, les dégradations causées aux routes par les automobiles ont remis cette question à l'ordre du jour et viennent de provoquer la réunion d'un « Congrès de la route » chargé de discuter la solution à lui donner. Quoi qu'il en soit, la principale préoccupation aujourd'hui est d'assurer la sécurité des chemins.

Les textes en vigueur les plus importants sont :

1^o La loi fondamentale du 30 mai 1851 sur la police du roulage et des messageries publiques, complétée par le règlement d'administration publique du 10 août 1852.

Les articles du règlement de 1852 les plus souvent invoqués sont les suivants :

Art. 9. — Tout roulier ou conducteur de voiture doit se ranger à sa droite, à l'approche de toute autre voiture, de manière à lui laisser libre au moins la moitié de la chaussée.

Art. 10. — Il est interdit de laisser stationner sans nécessité sur la voie publique aucune voiture attelée ou non attelée.

Art. 14. — Tout voiturier ou conducteur doit se tenir constamment à portée de ses chevaux au bêtes de trait, et en position de les guider.

Art. 15. — Aucune voiture marchant isolément ou en tête d'un convoi ne pourra circuler pendant la nuit sans être pourvue d'un falot ou d'une lanterne allumée. Cette disposition pourra être appliquée aux voitures d'agriculture par des arrêtés des préfets ou des maires.

Nous verrons le parti important qu'a su tirer la jurisprudence de ces articles.

2° Le décret du 24 février 1858 a réglé quelques points complémentaires et donné certains pouvoirs aux préfets et aux maires ;

3° Pour Paris, ordonnance générale du préfet de police du 10 juillet 1900, modifiée par l'ordonnance du 10 février 1909.

L'article 13 de la première ordonnance interdit

formellement toute allure exagérée ou dangereuse selon les circonstances.

L'article 1^{er} de la nouvelle ordonnance impose l'obligation de garder constamment sa droite, quand rien n'y fait obstacle ; de ralentir la marche à proximité des arrêts de tramways ; de prendre une allure très modérée quand les circonstances obligent à raser les trottoirs, etc.

SECTION II

Textes spéciaux à la circulation des automobiles

L'apparition des premiers automobiles remonte à seize ou dix-neuf ans, tout au plus ; la réglementation qui les concerne est donc toute récente. D'après une circulaire du ministre des Travaux publics, en date du 10 avril 1899, « est automobile tout véhicule à moteur mécanique, quelle que soit la nature de l'énergie qui l'actionne ». Cette définition comprend non seulement les voitures automobiles proprement dites ; mais encore les motocyclettes et tricycles à pétrole ; elle exclut les vélocipèdes.

Avant 1899, la circulation des automobiles n'avait été l'objet que de mesures locales : arrêtés préfectoraux ou municipaux, et surtout ordonnance du

préfet de police du 14 août 1893 à laquelle on a beaucoup emprunté.

A l'heure actuelle nous possédons un texte général; le décret du 10 mars 1899 relatif à la circulation des automobiles, suivi de la circulaire ministérielle du 10 avril 1899, et modifié par le décret du 11 septembre 1901 (1).

Ces décrets ne mettent pas obstacle au pouvoir réglementaire des préfets et des navires, du moment qu'il est exercé dans les limites de leur droit (2).

Le décret de 1899 exclut de son application les véhicules servant à l'exploitation des voies ferrées et ceux qui ne circulent pas sur la voie publique (art. 1). Il ne saurait donc, en aucun cas, être étendu aux véhicules aériens. Ceux-ci peuvent, jusqu'à nouvel ordre, faire ce que bon leur semble.

D'après l'article 29 du même décret « les automobiles demeureront soumis aux dispositions des règlements sur la police du roulage » que nous avons précédemment mentionnés. Par contre « tous les règlements locaux antérieurs, relatifs à la circulation des automobiles, disparaissent devant le règlement d'administration publique du 10 mars 1899, en tout ce que celui-ci règle aujourd'hui ». (Circul. minist. du 10 avril 1899, art. 17.)

1. On trouvera en appendice le texte de ces décrets.

2. Voir ce qui sera dit sur ce point au chap. III.

Le décret de 1899 se divise en trois sections ; la deuxième a trait aux automobiles remorquant d'autres véhicules : vu son peu d'importance pratique, à l'heure actuelle, nous n'en dirons rien. Nous voulons simplement attirer l'attention sur les principales prescriptions des sections I et III, relatives aux mesures de sûreté d'une part (art. 1 à 7, art. 30) ; à la conduite et à la circulation d'autre part (art. 11 à 16, 29, 31, 32).

Les appareils doivent être construits de manière à ne laisser échapper ni tomber aucune matière pouvant causer une explosion ou un incendie (art. 2) ; leur emploi ne doit présenter aucune cause particulière de danger, ni effrayer les chevaux, ni répandre d'odeurs incommodes (art. 3). Les articles 4, 5 et 6 prescrivent les dispositions à prendre pour l'installation et la solidité des appareils de commande et de direction, de freinage en particulier. Enfin l'article 7 détermine les formalités à remplir pour faire constater par le service des mines, que les mesures prescrites ont bien été observées. Cette constatation, nous le verrons, ne met pas obstacle à ce qu'une contravention soit dressée postérieurement. Ce même article 7 exige que chaque voiture porte en caractères apparents les nom et domicile du propriétaire ; en outre l'article 1-3° du décret de 1901 qui le complète, exige que les voitures susceptibles de marcher en palier à plus de 30 kilomètres à l'heure, soient

munies de deux plaques d'identité, portant un numéro d'ordre et placées en évidence à l'avant et à l'arrière du véhicule. De là est née la trop fameuse pratique des contraventions « au vol ».

En ce qui concerne la conduite et la circulation, nul ne peut conduire un automobile s'il n'est porteur d'un certificat de capacité délivré par le préfet, sur l'avis favorable du service des mines (art. 11). Prescription très stricte : il a été jugé que le candidat au certificat n'a pas le droit de se rendre à l'examen en conduisant sa voiture lui-même.

Les divers organes et appareils doivent être constamment entretenus en bon état ; le conducteur doit vérifier fréquemment par l'usage le bon état de fonctionnement des deux systèmes de freinage (art. 13).

L'article 14, étant donné l'application journalière qui en est faite, mérite d'être cité en entier :

Art. 14. — « Le conducteur de l'automobile devra rester constamment maître de sa vitesse. Il ralentira ou même arrêtera le mouvement toutes les fois que le véhicule pourrait être une cause d'accident, de désordre ou de gêne pour la circulation.

« La vitesse devra être ramenée à celle d'un homme au pas dans les passages étroits ou encombrés.

« En aucun cas, la vitesse n'excédera celle de 30 kilomètres à l'heure en rase campagne et de 20 kilomètres à l'heure dans les agglomérations, sauf l'exception prévue à l'article 31. »

Avec une interprétation tant soit peu rigoureuse, on peut voir une infraction à cet article dans presque tous les accidents, c'est une arme redoutable confiée à la prudence des juges.

L'article 15 prescrit de signaler, en cas de besoin, l'approche du véhicule, au moyen d'une trompe. D'après une ordonnance de police du 3 mai 1905, il est interdit aux chauffeurs « de se servir abusivement de la trompe, ou de tout autre signal d'avertissement ; c'est-à-dire, sans nécessité absolue ».

Certaines précautions sont à prendre lorsqu'on quitte sa voiture pour prévenir tout accident, toute mise en route intempestive, pour supprimer le bruit du moteur (art. 16).

L'éclairage arrière n'est pas obligatoire, aucun texte n'en parle ; mais la plaque arrière portant le numéro d'ordre doit être éclairée le cas échéant (art. 4, arrêt ministériel du 11 septembre 1901).

Il est interdit de projeter une lumière aveuglante (1)

Telles sont les principales mesures dont l'application constituera une faute à la charge de l'automobiliste.

1. Du moins à Paris. Ordonnance de police du 3 mai 1905.

SECTION III

Textes spéciaux à la circulation des vélocipèdes

Lors de son apparition, on se demanda si le vélocipède devait être considéré comme une voiture et, comme tel, soumis à la loi de 1851 et au décret de 1852. L'affirmative fut jugée un instant (1) ; puis la négative prévalut.

Les cyclistes n'étaient donc soumis à aucune des obligations imposées aux voituriers, et réciproquement ceux-ci n'étaient tenus d'en observer aucune à leur égard. Une pareille situation était nuisible à la fois à la sécurité de la circulation et aux vélocipédistes eux-mêmes. Pour y remédier, les pouvoirs locaux avaient pris les mesures les plus variées. Cet état de chose a pris fin par la circulaire ministérielle du 22 février 1896, invitant tous les préfets à prendre un arrêté conforme au modèle donné. Ces arrêtés portent la date du 29 février 1896 (2). Voici les dispositions les plus intéressantes.

Tout vélocipède devra être muni d'un appareil

1. Tribunal correctionnel, Dijon, 26 novembre 1898. D. 99. 2. 278. *Contra* : Cass. 1^{re} juin 1894. *Gaz. trib.*, 15 juin 1894.

2. Voir le texte en appendice.

sonore susceptible d'être entendu à 50 mètres (art. 2), et qui sera actionné aussi souvent qu'il sera besoin (circulaire ministérielle du 1^{er} juin 1897). Il doit être pourvu, la nuit, d'une lanterne allumée (même article).

Une allure modérée est prescrite dans les agglomérations, ainsi qu'aux croisements et tournants des voies publiques. En cas d'embarras, les cyclistes sont tenus de mettre pied à terre (art. 4). Il s'agit d'un embarras anormal c'est-à-dire constitué par des faits qui ne se reproduisent, pas journellement, par exemple une foire, un accident, des travaux de réparation, etc. L'intensité de la circulation ne constitue pas un embarras au sens de l'arrêté (1).

Les vélocipèdes, tout comme les autres véhicules, doivent prendre leur droite lorsqu'ils croisent un autre véhicule, et leur gauche lorsqu'il veulent les dépasser. De leur côté, les conducteurs de voitures et les cavaliers doivent laisser au cycliste, sur leur gauche, un passage libre d'au moins 1 m. 50 de largeur (art 5) ; prescription qu'on oublie souvent et que les tribunaux se chargent de rappeler à ceux qui causent ainsi des accidents. Enfin ce même article ordonne aux cyclistes de s'arrêter quand un cheval manifeste des signes de frayeur.

1. Trib. civ. Seine, 15 janv. 1898 rapporté par Rixens et Lafont. *Législation du cycl. et de l'aut.* Paris. 1902, p. 27. — Trib. civ. Toulouse, 27 mai 1905. D. 1905. 5. 38.

Une ordonnance du préfet de police, en date du 17 juin 1896, régleme la circulation des vélocipèdes à Paris et dans le département de la Seine. Elle reproduit à peu près les arrêtés de 1896.

CHAPITRE II

Théorie traditionnelle sur la responsabilité civile

« Etre civilement responsable, dit M. Planiol, c'est être obligé de réparer, au moyen d'une indemnité pécuniaire, un dommage souffert par une autre personne », (1) dommage « résultant d'un fait dont on est l'auteur direct ou indirect. Nous disons direct ou indirect, car ce n'est pas seulement de son fait personnel que l'on répond ; c'est aussi du fait d'autrui, dans les cas prévus par la loi ; et même du dommage causé par les choses qui sont sous notre garde » (2).

Notre exposé se divisera donc en deux parties ; la première ayant trait à la responsabilité directe, et la seconde à la responsabilité indirecte.

1. *Revue critique de législation et de jurisprudence*, 1905, p. 277.

2. Sourdat. *Traité général de la responsabilité*, 5^e édition, t. I, p. 1.

SECTION I

Responsabilité directe

La définition que nous avons donnée de la responsabilité, nous fait bien connaître en quoi elle consiste, elle ne nous indique pas à quelles conditions elle est encourue. C'est aux articles 1382 et 1383 du Code civil à nous le dire.

D'après la doctrine classique, trois conditions sont exigées par ces articles, pour qu'un acte constitue un délit (1) civil, ouvrant à la victime un droit à indemnité :

1° Existence d'un dommage ;

2° Existence du discernement chez l'auteur du dommage ;

3° Existence d'une faute à sa charge.

En d'autres termes, l'acte doit être dommageable, imputable, illicite (2).

1. Le mot délit est pris ici au sens large : nous n'avons pas à nous occuper de la distinction entre les délits et les quasi-délits, cette distinction n'ayant aucune importance pratique.

2. Cf. Bosc. *Essai sur les éléments constitutifs du délit civil*. Thèse de Montpellier, 1901. — Baudry-Lacantinerie et Barde. *Traité de droit civil, des obligations*, t. III, 2^e édit. 2^e partie. — Beudant et Capitant : « Esquisse d'une théorie générale de la responsabilité » *Annales de l'Université de Grenoble*, année 1906.

Il importe peu que l'acte constitutif du délit soit un fait positif, une simple négligence, ou même une abstention ; le résultat sera le même. Il sera souvent difficile de déterminer quand l'abstention sera illicite, en général, ce sera quand l'acte positif correspondant était obligatoire pour celui qui l'a négligé. La plupart du temps, la question sera résolue par l'état social et par celui des mœurs (1).

Examinons un à un les trois éléments constitutifs du délit.

§ 1. — *Existence d'un dommage*

Ce dommage peut être matériel : atteinte à des biens corporels, à la fortune, à la santé ou à la vie des personnes ; ou moral : atteinte à l'honneur ou aux affections de famille (2). Quel qu'il soit, il ne peut donner lieu à réparation sans être certain et actuel ; ni le dommage éventuel, ni le dommage futur ne donnent droit à des dommages-intérêts.

Le préjudice subi détermine le montant exact de l'indemnité qui devra lui être égale, et jamais supérieure, notre droit n'admettant pas le système des peines privées. Ce principe explique les doutes qui

1. Cf. Bosc, *op. cit.*

2. Cf. Planiol. *Traité élémentaire de droit civil*, 3^e édit.
t. II, n^o 868.

se sont élevés sur la possibilité de réparer un dommage moral : comment, en effet, arriver à l'évaluer exactement ? La doctrine est encore divisée ; mais la jurisprudence, malgré les difficultés pratiques d'appréciation, n'hésite pas à accorder une indemnité (1).

D'une façon générale, on entendra par dommage moral, « soit la déconsidération qui sera pour la personne attaquée le résultat de l'attaque, soit la douleur causée par la perte d'une personne chère ; soit les souffrances physiques, le chagrin, les inquiétudes qui sont parfois la conséquence du fait domageable » (2).

§ 2. — *Existence du discernement*

L'auteur d'un délit ne peut être condamné que s'il est moralement responsable, c'est-à-dire s'il n'est pas dépourvu de l'intelligence nécessaire pour comprendre ce qu'il fait, comme le serait un fou ou un enfant en bas âge.

C'était l'opinion traditionnelle de la doctrine française, et telle est encore celle de notre jurisprudence.

1. Bordeaux, 26 juin 1905. D. 1906. 5. 56. — Grenoble, 18 novembre 1904 D. 1905. 2. 479. — Rennes, 13 décembre 1904. D. 1905. 2. 430.

2. Pandectes belges. *Repertoire*. V^o Dommages-intérêts, n^o 298.

Cependant quelques auteurs modernes soutiennent que l'obligation de réparer le préjudice causé ne doit pas être regardée comme ayant sa base et sa source dans la responsabilité de l'auteur de l'acte ; mais dans le fait que l'acte a été la cause du dommage (1). Cette manière de voir a été adoptée par plusieurs législations étrangères (2).

En France même, une proposition de M. Pourquery de Boisserin, adoptée par la Chambre des députés, le 19 février 1902, tendait à modifier l'article 1382 du Code civil en rendant le dément responsable du dommage causé par son fait (3).

§ 3. — *Existence d'une faute*

C'est ici le point le plus délicat de la théorie du délit civil. Le Code se contente de nous dire dans l'article 1382 : « Tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le réparer. » Il omet de nous donner une définition de la faute ; s'en référant pour cela aux principes traditionnels de nos vieux civilistes.

1. Saleilles. *Théorie générale de l'obligation*, 2^e édit., p. 376, note 1.

2. Code fédéral suisse des obligations, art. 58. — Code civ. allemand, art. 829.

3. *J. off.* Débats parlementaires. Année 1902, p. 770.

La plupart des auteurs se sont efforcés de suppléer au silence du Code, en nous donnant une définition de la faute. M. Huc (1) nous dit : « La faute consiste dans l'intention de commettre un acte illicite, ou la connaissance du caractère délictuel du fait accompli ou enfin la négligence que l'on a mise à ne pas en découvrir les conséquences ou les caractères. »

D'autres, renonçant à donner de la faute une définition exacte, ont cherché un critérium auquel la reconnaître. D'après M. E. Lévy (2), il y a faute, c'est-à-dire acte accompli sans droit, toutes les fois qu'il y a confiance légitime trompée.

En réalité, personne n'a pu trouver un moyen infaillible de reconnaître quand il y a faute. Avouons que la chose est impossible ; c'est au juge qu'il appartiendra dans chaque cas, en s'inspirant des circonstances, de déterminer s'il y a eu ou non faute commise. C'est ce qu'a déclaré la Cour de cassation : « La loi, dit-elle, ne définit pas et ne peut pas définir les fautes de nature à engager la responsabilité de ceux qui les ont commises ; elle en laisse ainsi l'appréciation à la sagesse et à la conscience des tribunaux (3). » Il est impossible d'enfermer dans des

1. Th. Huc. *Commentaire théorique et pratique du Code civil*, t. VIII, n° 404.

2. E. Lévy. « Responsabilité et contrat ». *Revue critique de législation et de jurisprudence*, 1899, p. 361-398.

3. Arrêt du 28 novembre 1860.

limites précises une notion qui, par elle-même, est essentiellement variable. C'est précisément cette absence de limitation qui a donné à la théorie de la faute l'incomparable souplesse grâce à laquelle elle a pu s'adapter aux besoins sans cesse variables de l'humanité, sans que, pendant des siècles, elle ait soulevé aucune protestation de la conscience humaine.

Jusqu'à ces dernières années la doctrine était unanime à proclamer que la faute était une condition essentielle de la responsabilité. Merlin écrit (1) : « Pour qu'un homme puisse être responsable du mal dont il est la cause, il faut qu'il y ait une faute dans son action ; il faut qu'il lui ait été possible, avec plus de vigilance sur lui-même, de s'en garantir. » C'est aussi l'avis de Pothier, de Domat, et parmi les auteurs contemporains fort nombreux sont encore les partisans de la vieille théorie délictuelle. « La nécessité de l'imputabilité, s'écrie M. Bosc (2), est historiquement établie depuis longtemps ; depuis longtemps la faute objective a cédé le pas à la faute subjective. »

Attaquée violemment et sans trêve depuis quelques années, la notion de faute a résisté à tous les assauts, et ne paraît pas encore sur le point de s'effacer devant la théorie objective. Pas de responsabilité

1. *Répertoire* Vo Quasi-délit, n° 1, p. 119.

2. *Op. cit.*, p. 10.

sans faute, tel est le principe dominant de notre législation ; tel est celui qui dicte les décisions de nos tribunaux.

L'intransigeance apparente de cette doctrine est fortement atténuée par ce fait qu'aucun degré n'est assigné à la faute, pour devenir génératrice de responsabilité. Les Romains disaient déjà : *in lege aquilia et culpa levissima venit*. Si la grammaire nous interdit d'ajouter à ce superlatif, on peut dire, qu'en fait, la jurisprudence, dans certains cas, a considérablement étendu la notion de faute. La moindre imprudence, la plus petite négligence suffira souvent pour entraîner la condamnation. L'examen des décisions judiciaires auquel nous nous livrerons, nous prouvera, qu'en notre matière, en particulier, la jurisprudence a toujours su accommoder la rigueur du principe aux nécessités de la pratique. C'est la justification la plus claire des reproches dont on abreuve aujourd'hui la théorie de la faute.

Si indulgent qu'on se montre dans l'appréciation de la faute, il est cependant des cas dans lesquels le dommage ne peut donner lieu à réparation ; nous voulons parler des cas fortuits et de force majeure.

Longtemps considérées comme synonymes, ces deux expressions tendent de plus en plus à être prises dans des acceptions différentes et il importe de les distinguer. Certaines lois, en effet, comme celle du 9 avril 1898 et beaucoup d'autres inspirées par les

théories objectives, admettent la responsabilité des cas fortuits ; mais la repoussent en cas de force majeure. Nous nous rallions à la définition suivante : « Le cas fortuit est l'événement qui a sa cause dans l'objet dommageable, abstraction faite, non seulement de toute faute à la charge de la personne qui était propriétaire de l'objet ou qui s'en servait ; mais encore de toute cause extérieure : la chose était en bon état d'entretien, exempte de vices, bien surveillée, et cela n'a pas empêché l'accident de se produire. L'événement de force majeure, au contraire, provient d'une cause étrangère à la chose (1). » Le cas fortuit, ce sera, par exemple, une explosion de la machine ; la force majeure, ce sera un orage, une guerre. Jusqu'à présent, on les a presque toujours confondus, et, dans la théorie de la faute, l'un comme l'autre suffisent à écarter toute espèce de responsabilité.

Dans certains cas, la responsabilité, au lieu de disparaître complètement, sera simplement atténuée : ce sera quand la victime aura elle-même commis une faute. Il y aura faute commune, et dans ce cas, « les tribunaux doivent arbitrer jusqu'à quel point la faute de l'un et celle de l'autre sont intervenues comme élément dans la perte, et en faire supporter

1. Beudant et Capitant, *loc. cit.*, p. 144, note 4. Dans ce sens, V. la note de M. Josserand dans D. 1900. 2. 289.

à chacun la valeur, proportionnellement à ce qui lui est imputable » (1). L'appréciation de la part de responsabilité qui revient à chacun sera une pure question de fait.

SECTION II

Responsabilité indirecte

Dans certains cas particuliers, l'auteur d'un délit, au lieu d'engager sa propre responsabilité, engage celle d'une tierce personne, dite civilement responsable. Ce terme est destiné à exclure toute idée de pénalité, car le principe de la personnalité des peines s'oppose à ce qu'une pareille responsabilité puisse exister en droit pénal. Le Code civil s'en est occupé dans l'article 1384.

Trois catégories de personnes sont responsables du fait d'autrui (art. 1384) :

1° Le père, et la mère après le décès du mari, pour le dommage causé par leurs enfants mineurs habitant avec eux ;

2° Les maîtres et les commettants pour le dommage causé par leurs domestiques et préposés, dans les fonctions auxquelles ils les ont employés ;

1. Sourdat, *op. cit.*

3o Les instituteurs et les artisans, pour le dommage causé par leurs élèves et apprentis, pendant le temps qu'ils sont sous leur surveillance.

Cette dernière catégorie n'ayant aucune importance pratique dans notre matière, nous n'en dirons rien de plus.

Les parents ne répondent de leurs enfants mineurs que dans la mesure où ceux-ci ne sont pas personnellement responsables. On sait, en effet, qu'aux termes de l'article 1310, le mineur est valablement tenu de réparer tout au moins ses fautes graves, dès qu'il a l'âge de raison ; encore faut-il qu'il ait des biens personnels. Les parents ne sont tenus que si le mineur habite avec eux, autrement leur responsabilité est remplacée par celle des personnes chargées de surveiller le mineur. L'assimilation des tuteurs aux parents, qu'on avait proposée, n'a pas été admise.

La disposition de l'article 1384-3o est très large ; elle englobe toutes les catégories d'employés ; mais il est nécessaire que l'acte dommageable soit commis par le préposé dans l'exercice des fonctions auxquelles on l'emploie. Autrement, ce n'est plus le maître ou le commettant qui est responsable ; mais bien le domestique ou le préposé ; et cela, dans les termes du droit commun. Dans la pratique, des difficultés s'élèvent pour savoir si le délinquant est bien un préposé, et s'il était dans l'exercice de ses fonctions :

c'est à la jurisprudence qu'il appartient de les résoudre. Cependant, on peut dire d'une façon générale que la qualité de préposé est impliquée par la liberté de choix et le droit de surveillance appartenant au commettant.

Les dispositions de l'article 1384 sont basées sur une présomption de faute : défaut de surveillance chez les uns, mauvais choix chez les autres. Mais, tandis que la présomption est absolue pour les maîtres et commettants ; les parents peuvent toujours se libérer en démontrant qu'ils n'ont pu empêcher le fait qui donne lieu à leur responsabilité (art. 1384-5°).

La personne civilement responsable aura un droit de recours contre l'auteur du fait dommageable, à condition de prouver : 1° qu'il a agi avec discernement ; 2° qu'il a commis une faute. Ce recours sera souvent illusoire, par suite de l'insolvabilité du véritable auteur du délit.

Nous n'aborderons pas ici la responsabilité du fait des choses (art. 1385 et 1385 du C. civ.) car elle rentre dans le cadre de la théorie objective que nous étudierons plus loin. Nous tenons seulement à signaler dès maintenant, la nouvelle interprétation donnée par M. Esmein (1) à l'article 1385. D'après le savant professeur, l'article 1385 « prévoit seulement le cas où l'animal a causé un dommage par son action

1. S. 1899. 1. 497, en note, colonne 2.

propre et sa propre volonté, si l'on peut s'exprimer ainsi, lorsqu'il est livré à lui-même ou mal surveillé. L'article 1385 ne paraît pas applicable lorsque le propriétaire de l'animal ou celui qui s'en sert dirige cet animal, comme un cavalier maladroit ou un cocher inhabile. Alors le propriétaire ou celui qui se sert de l'animal est responsable à raison de son propre fait, en vertu des articles 1382 et 1383 du Code civil ». Cette façon de voir nous paraît fort judicieuse ; elle a été adoptée par plusieurs tribunaux.

Tels sont les principes essentiels de la responsabilité civile, inscrits dans notre Code. Ce sont ceux, nous l'allons voir, qui régissent la responsabilité des conducteurs de véhicules, et qui continueront à le faire jusqu'à ce qu'une loi spéciale vienne l'y soustraire, si jamais cela doit arriver.

CHAPITRE III

Etude de la jurisprudence

SECTION I

Responsabilité directe

Parmi les trois éléments du délit civil analysés ci-dessus : un seul, la faute, présente des difficultés d'appréciation spéciales à la conduite des véhicules. Nous allons voir comment la jurisprudence les a résolues. Quant à la question du dommage et du discernement, nous la laisserons de côté, renvoyant pour cela aux études générales sur la responsabilité.

Les décisions judiciaires relatives à la faute du conducteur étant fort nombreuses, pour plus de clarté, nous grouperons tous les jugements analogues sous des rubriques diverses, correspondant aux cas les plus fréquents d'accidents.

Le principe de la responsabilité basée sur la faute est, on peut le dire, unanimement (1) admis par les

1. Nous verrons plus loin l'insuccès remporté par les rares tentatives faites en sens contraire.

tribunaux, en matière d'accidents de véhicules. Tous proclament à l'envi la nécessité d'une faute (1) pour condamner l'auteur de l'accident, et l'acquittent s'il en est reconnu exempt.

Écoutons plutôt la Cour de Rouen : « Le conducteur d'automobile, dit-elle, ne saurait encourir de responsabilité, qu'autant qu'il serait établi qu'il a commis une faute personnelle par inadvertance, inattention, négligence ou inobservation des règlements (2). »

A défaut par le demandeur d'établir la faute, la négligence, ou même l'imprudence du conducteur, celui-ci doit être déclaré non recevable en son action (3). Si, au contraire, la faute du conducteur est prouvée, ainsi que sa relation avec l'accident, le conducteur ne peut être acquitté (4).

Toutes les décisions que nous aurons occasion de signaler, sont rédigées dans le même esprit.

Cas fortuits et de force majeure

Fréquemment les accidents sont dus à des causes, en apparence, indépendantes de la volonté des con-

1. Tribunal civ. Seine, 16 février 1898. — *Gaz. Trib.*, 12 mars 1898. — Cass. Req., 12 juin 1899. D. 1900. 1. 41 ; S. 99. 1. 497.

2. C. Rouen, 2 avril 1898. D. 99. 2. 295.

3. Trib. de paix Charenton, 26 sept. 1906. D. 1907. 5. 6.

4. Cass., 13 janvier 1908. D. 1908. 1. 124.

ducteurs, et on pourrait être tenté de les imputer au hasard. Il importe de donner les solutions de la jurisprudence sur des points qui pourraient faire doute.

Tel est le cas des accidents causés par la frayeur subite des chevaux à la rencontre d'un obstacle quelconque sur leur route. Le voiturier ne saurait invoquer la force majeure, les tribunaux décident que « les chevaux doivent être entraînés à supporter sans faire d'écarts tous les bruits de la route » (1). Le conducteur doit habituer son cheval aux obstacles normaux de la route, et être toujours à même de le maîtriser. Ainsi la rencontre d'un tramway, d'un wagon et (2) surtout d'un automobile est un fait habituel et ne peut excuser la frayeur d'un cheval. Les juges se montrent particulièrement sévères dans la traversée des villes ; écoutons la Cour de Paris (3).

« On ne doit mettre un cheval en service, à Paris, qu'après s'être assuré, par un dressage spécial, qu'il est habitué aux bruits et aux mouvements ordinaires des rues de la ville ; le passage d'un automobile est un incident trop fréquent pour constituer un cas fortuit... »

1. Trib. civ. Seine, 7 janvier 1907 *Petites annales du cycle et de l'auto*, janv. 1907, p. 16.

2. Trib. civ. Rennes, 12 avril 1906. *Le Droit*, 6 sept. 1907.

3. C. Paris, 14 déc. 1906. *Lois et sports*, 1907, p. 5.

Même en dehors d'une ville, « le fait de circuler avec un cheval assez peu dressé pour s'effrayer à la seule approche des automobiles, et de créer ainsi des risques d'accident, engage la responsabilité du maître du cheval » (1).

Le passage d'un train sur une voie fréquentée ne constitue pas un cas de force majeure (2). Cependant la Cour de Rouen et après elle la Cour de cassation (3) ont jugé que l'effroi causé à un cheval par le passage d'un train sur un pont métallique est dû à un cas de force majeure, et que par suite le conducteur est déchargé de toute responsabilité dans l'accident ainsi survenu, pourvu qu'il n'ait commis aucune faute, et que l'accident ne soit pas imputable à un vice du cheval. Remarquons qu'il s'agit ici d'une circonstance particulière : la présence d'un pont métallique ; et que, d'autre part, ces arrêts sont bien plus anciens que les premiers cités. On peut donc admettre que la jurisprudence a changé d'avis et que le passage d'un train ne constitue pas, à l'heure actuelle, un cas de force majeure. La chose est d'autant plus explicable, que les chemins de fer se sont singulièrement multipliés depuis 1878.

1. Trib. civ. Châtillon-sur-Seine, 11 février 1908. D. 1908. 5. 29.

2. Trib. civ. Versailles, 31 mai 1895. D. 96. 2. 127. — Caen, 23 janvier 1907. D. 1908. 5. 29.

3. C. Rouen, 6 juillet 1877. D. 1878. 2. 97. — Cass. Req., 16 août 1878. D. 79. 1. 215.

Le cocher qui s'engage au milieu d'une fête publique doit être considéré comme responsable de l'accident causé par l'effroi de son cheval (1).

Le conducteur n'est pas tenu seulement d'habituer son cheval aux bruits et aux rencontres ; il doit encore mettre pied à terre pour l'empêcher de causer un accident en se déplaçant (2).

La frayeur des chevaux n'est pas la seule cause d'excuse invoquée par les conducteurs ; il y a encore le fringalement, le dérapage, le patinement.

Les juges ont répondu qu'on ne saurait considérer comme un cas fortuit le fringalement des roues d'un omnibus sur le pavé, par suite de la manœuvre du frein. C'est à celui qui adopte l'usage d'un frein à en prévoir les conséquences, et en prévenir le danger par des instructions données à ses préposés (3). De leur côté les cochers doivent savoir qu'un fringalement peut se produire, et se tenir à une distance assez grande des autres voitures qu'ils veulent dépasser, pour qu'il n'en résulte aucun accident (4).

« Le mouvement de va-et-vient appelé fringalement n'a aucun caractère imprévu pour un cocher, déclare

1. C. Nancy, 15 juin 1907. *Le Droit*, 18 déc. 1907.

2. Trib. civ. Châteaudun, 18 déc. 1903. *Le Droit* 19 fév. 1904.

3. Trib. comm. Seine, 3 mai 1893 *Gaz. Trib.*, 25 mai 1893.

4. C. Paris, 4 janv. 1889. *Gaz. Pal.*, 1889, 2. 177.

le tribunal correctionnel de la Seine » (1). Les cochers feront donc bien de se tenir sur leurs gardes.

Avec l'emploi de plus en plus répandu des pneumatiques, les dérapages sont devenus une source journalière de collisions, surtout en ce qui concerne les automobiles. Les chauffeurs en l'absence de toute faute prouvée de leur part, imputent l'accident à l'état du sol qui était gras et glissant.

Cette thèse a été admise par le tribunal correctionnel de la Seine, dont un jugement du 12 décembre 1905 (2) contient les attendus suivants :

« Attendu qu'il paraît résulter des débats et de l'information, que cet accident est dû au dérapage de l'arrière de la voiture automobile que conduisait le prévenu, alors que le pavé était gras ; qu'il n'apparaît pas qu'il ait commis aucune faute susceptible d'engager sa responsabilité... »

Evidemment le conducteur n'est pour rien dans l'état du pavé ; mais il ne faut pas oublier que là n'est pas la cause unique du dérapage ; la vitesse et la direction imprimées à la voiture en sont deux facteurs importants : une voiture au repos ne dérape pas. C'est donc au chauffeur à prendre les précautions particulières nécessitées par l'état de la chaussée.

1. Trib. correct. Seine, 12 déc. 1905. *Lois et Sports* janv. 1906, p. 76.

2. Trib. correct. Seine, 12 déc. 1905. *Lois et sports*, janv. 1906, p. 76.

sée ; faute de ce faire, il commet une faute engageant sa responsabilité, et ne saurait invoquer le cas fortuit ou la force majeure. C'est l'opinion de la majorité des juges.

Lorsqu'un terrain est particulièrement mauvais, le chauffeur d'un automobile doit ralentir sa marche de manière à être toujours maître de sa machine ; ainsi en a décidé le tribunal de la Seine (1).

Dans les mêmes conditions, la 4^e chambre du tribunal civil (2) a condamné un automobiliste :

« Attendu que... l'automobile eût du, à l'abord d'un carrefour fréquenté, pavé en bois, et se présentant en pente, être conduit avec une vitesse suffisamment réduite pour que l'arrêt pût être immédiatement obtenu. »

On peut dire que, d'une façon générale, la jurisprudence s'accorde à refuser au fringalement et au dérapage le caractère de cas fortuit ou de force majeure.

L'opinion discordante que nous avons rencontrée émane, remarquons-le, d'un tribunal correctionnel ; on pourrait en conclure que, si le dérapage est parfois insuffisant pour entraîner une condamnation pénale ; par contre il entraîne à peu près à coup sûr la responsabilité civile.

1. Trib. correct. Seine, 16 février 1907

2. Trib. civ. Seine, 1^{er} mai 1905. *Lois et sports*, août 1905, p. 44.

Voici encore quelques autres circonstances dans lesquelles la jurisprudence a refusé de voir un cas de force majeure : Un automobiliste avait quitté son siège, en laissant son moteur en mouvement, ce qui constitue une contravention à l'article 10 du décret de 1899. En vain invoqua-t-il la circonstance que, la température étant très basse, la gelée aurait détérioré le mécanisme, et lui aurait occasionné des dépenses considérables, s'il avait arrêté le moteur ; il fut condamné (1).

Un autre chauffeur ayant occasionné un accident, prétendait pour s'excuser, qu'il était dû à ce que sa voiture avait laissé échapper un pneumatique dans un tournant, « fait inhérent aux voitures de cette marque (Mercedès) ». Le tribunal, loin de l'écouter, estima que le fait d'avoir pris un virage à grande vitesse, sachant qu'un arrachement de pneumatique était à craindre, constituait une circonstance aggravante de la responsabilité, et lui octroya sur-le-champ six jours de prison et 50 francs d'amende (2).

Enfin le conducteur commet une faute lorsqu'il s'éloigne sans avoir pris des précautions suffisantes pour garantir sa voiture contre les imprudences des passants, et pour assurer sa complète immobilité. Par suite, il est responsable si son automobile,

1. Trib. simple police. Magny en Vexin, 16 mars 1907. D. 1908. 5. 16.

2. Trib. corr. Gex, 20 nov. 1906. *Le Droit*, 13 fév. 1907.

arrêtée dans une rue d'une déclivité très accentuée s'est mise en marche pendant son absence, et a causé des accidents (1). La Cour de Douai (2) a de même rendu un cocher responsable d'un accident causé par son attelage pendant son absence ; bien que le dommage fût dû au fait d'un individu en état d'ivresse. Il n'y a là ni cas fortuit, ni force majeure.

Signalons, pour terminer un cas dans lequel les conducteurs pourront échapper à toute condamnation, en invoquant la force majeure. Ce sera quand ils prouveront que leur lanterne venait de s'éteindre brusquement et par accident, au moment où la contravention a été constatée, et qu'ils l'ont immédiatement rallumée. Ce fait accidentel, a dit la Cour de cassation (3), plus fort que la volonté du prévenu, présente tous les caractères de la force majeure.

Influence de l'inobservation des règlements

Les contraventions aux prescriptions réglementaires n'ont pas seulement pour effet d'entraîner une sanction pénale ; elles ont également une grande influence sur la détermination de la responsabilité civile ; et cela, de deux façons :

1. Trib. comm. Seine, 28 fév. 1906. D. 1906. 5. 64.

2. Douai, 31 déc. 1900. D. 1902. 2. 287.

3. Cass. crim., 10 janvier 1879. D. 79. 1. 388.

1^o Dans certains cas, les règlements n'ont fait que formuler en termes précis des règles imposées jusque-là par la prudence la plus élémentaire, mais qui étaient laissées à l'appréciation du conducteur. Désormais l'obligation est devenue stricte, le conducteur commettra une faute toutes les fois qu'il ne s'y conformera pas. C'est ainsi que l'article 13 du décret du 10 mars 1889 oblige le chauffeur à entretenir sa machine en bon état ; que l'article 14 lui ordonne de ralentir ou même de s'arrêter dans certains cas. Les tribunaux n'ont plus à rechercher si les événements imposaient telle ou telle mesure de prudence ; mais bien si les circonstances prévues par le texte se trouvant réalisées, celui-ci a été observé. Dans la négative, le délinquant sera forcément condamné ; à condition, bien entendu, que la faute ainsi commise ait eu une influence sur l'accident. En d'autres termes, l'apparition du texte a eu pour effet de substituer à des recherches subjectives, des recherches purement objectives ;

2^o Dans d'autres cas, les prescriptions administratives ont porté sur des mesures toutes nouvelles, mesures auxquelles n'aurait jamais songé l'homme le plus circonspect. Telle est l'obligation imposée aux voituriers par les arrêts préfectoraux de 1896, de laisser aux cyclistes un espace libre d'au moins 1 m. 50. Qu'un voiturier laisse un espace moindre et renverse un cycliste, le voilà condamné à lui payer des

dommages-intérêts (1). Auparavant, il aurait pu ne pas se garer du tout, sans commettre par cela seul la moindre imprudence. On peut encore citer comme prescriptions nouvelles, l'interdiction de conduire sans avoir obtenu un permis; l'obligation de mettre le moteur au repos, en cas d'arrêt, introduites par le décret de 99 (art. 11 et 16), etc.

Les règlements étant établis en vue d'assurer la sécurité publique, toute infraction décèle un manque de prudence, constitue en quelque sorte une présomption de faute, qui entraîne pour le délinquant l'obligation de réparer le dommage ainsi causé. Mais, tandis qu'en droit pénal l'infraction entraîne à elle seule la condamnation; la responsabilité civile ne peut être mise en jeu que si une certaine relation existe entre la contravention et l'accident. C'est ce que décident les tribunaux.

Un enfant ayant été renversé par un automobile, alors qu'il descendait d'un tramway, le tribunal correctionnel de Narbonne (2) déclara qu'il « ne suffit pas, pour engager la responsabilité du défendeur, qu'il ait commis une faute; il convient encore que cette faute ait été la cause de l'accident ». Le jugement fait observer que, quand bien même le conducteur

1. Trib. civ., Melun, 26 mars 1897. *Gaz. Pal.*, 97. 1. 584.

2. Trib. correct., Narbonne, 26 juin 1903. *Petites annales du cycle et de l'auto*, novembre 1903.

du tramway se serait garé à droite à l'approche de l'automobile, ce qu'il avait omis de faire, l'accident se serait produit ; car il était dû uniquement à l'imprudence de la victime.

La Cour de Bordeaux (1) a acquitté un chauffeur dans les circonstances suivantes : la garde-barrière d'un passage à niveau était tombée morte d'émotion au passage d'un automobile marchant à une vitesse exagérée ; mais il avait été impossible d'établir si l'émotion était due à la vitesse de la voiture, ou à la crainte de ne pouvoir ouvrir la barrière à temps.

De même, si un cheval vient à s'effrayer au passage d'un automobile, peu importe que le conducteur ait commis une contravention en doublant la voiture à droite, du moment qu'aucune relation n'existe entre la contravention et l'accident (2).

Si les tribunaux sont unanimes à exiger une relation entre l'infraction et l'accident, ils ne sont plus d'accord en ce qui concerne sa nature. Les uns exigent une relation directe et immédiate ; les autres se contentent d'une relation simplement indirecte et occasionnelle.

La Cour de Rouen (3) ne déclare l'automobiliste responsable que si la faute commise a été la cause génératrice et certaine de l'accident. De même la

1. C. Bordeaux, 30 décembre 1904. *La Loi*, 21 février 1905.

2. Trib. civ., Seine 16 février 1898. *Gaz. Pal.*, 98. 2. 92.

3. C. Rouen, 2 avril 1898, D. 99. 2. 295

Cour de Nîmes (1) exige « que l'imprudence ou l'inobservation des règlements soit de nature tellement caractérisée qu'une relation de cause à effet puisse être établie entre cette imprudence, cette inobservation et l'accident. »

Au contraire, d'après le tribunal de la Seine (2), « il importe peu que l'événement dommageable n'ait pas eu pour cause immédiate, directe et nécessaire, la contravention ; il suffit que celle-ci ait été l'occasion ou la cause médiate du dommage. Il s'ensuit qu'en cas d'accident causé à un cycliste par le conducteur d'une voiture automobile, celui-ci doit être considéré comme responsable, par le seul fait qu'il suivait une voie interdite aux véhicules de ce genre, indépendamment de tout fait particulier de maladresse, d'imprudence, d'inattention ou de négligence ».

Même opinion exprimée par le tribunal de Melun (3) : si un conducteur ne laisse à un cycliste qu'un espace insuffisant, il est responsable de la chute de ce dernier, quand bien même il n'aurait pas été atteint par la voiture, et serait tombé « par peur, fausse manœuvre ou toute autre cause ». De même le propriétaire d'un chien qui se lance à la poursuite d'un cycliste est responsable de l'accident

1. C. Nîmes, 11 juillet 1905. *Lois et Sports*, mars 1906, p. 129.

2. Trib. civ. Seine, 14 janvier 1901. *Le Velo*, janv. 1901.

3. Trib. civ. Melun, 26 mars 1897. *Gaz. Pal.*, 97. 1. 584.

survenu à celui-ci qui, effrayé, est tombé en voulant mettre pied à terre (1).

Quoi qu'il en soit, l'examen de ces décisions nous montre l'importance considérable exercée par l'inobservation des règlements sur la responsabilité civile.

Est-ce-à-dire que le respect de ces mêmes règlements suffise pour exonérer le conducteur de toute responsabilité ? Certes non. A défaut de textes précis, reparaissent les règles générales de prudence imposées par les articles 1382 et 1383 du Code civil. « Même quand les prescriptions administratives sont observées, les conducteurs ne doivent être déclarés indemnes, que s'il leur a été impossible de prévoir le sinistre, par exemple, parce que le passant aurait fait irruption sur la voie, alors que le chauffeur était en droit de penser que son véhicule pouvait passer sans péril pour personne (2) ». Ainsi s'exprime le juge de paix du V^e arrondissement.

Le tribunal de commerce de la Seine (3) a déclaré, lui aussi « qu'il ne saurait suffire à un conducteur de voiture automobile ou autre, d'alléguer qu'il a pris les précautions indiquées par les règlements, pour s'exonérer de toute responsabilité. »

1. Trib. civ. Montdidier, 5 déc. 1902. *Lois et Sports*, sept. 1905, p. 61.

2. Just. paix, Paris, V^e arr., 1^{er} juin 1906. *Petites annales du cycle et de l'auto*, août 1906, p. 149.

3. Trib. comm. Seine, 28 fév. 1906. *Petites annales du cycle et de l'auto*, mars 1906, p. 86.

Obligation de suivre le côté réglementaire

Les conducteurs doivent se ranger à leur droite, à l'approche de tout autre véhicule, de manière à laisser libre la moitié au moins de la chaussée (décret 1852, art. 9). Il ne faut pas en conclure qu'ils sont forcés de tenir constamment leur droite ; mais, en fait, ils doivent être en état de dégager la moitié de la chaussée, dès qu'une voiture apparaît (1) ; ce qui, en pratique, revient à peu près au même. D'ailleurs, si le conducteur, par suite de circonstances particulières, est dans l'impossibilité d'entendre les avertissements d'un autre conducteur, par exemple les appels de corne d'un automobile, venant par derrière, il ne doit pas quitter la droite de la route (2).

Dans certaines villes, où le mouvement est plus intense, des textes spéciaux sont venus imposer aux conducteurs l'obligation de tenir constamment leur droite, sauf impossibilité. Il en est ainsi notamment à Paris :

« Le conducteur d'un véhicule quelconque, y compris les voitures à bras, triporteurs, cycles, tandems

1. Trib. civ. Lisieux, 14 novembre 1905. *Petites annales du cycle et de l'auto*, janvier 1906, p. 15. — Trib. civ. Lyon, 5 mai 1865. D. 66.2.63.

2. Trib. correct. Narbonne, 26 juin 1903. *Petites annales du cycle et de l'auto*, novembre 1903.

et les conducteurs de bêtes de trait ou de charge, devront, toutes les fois qu'il n'y aura pas d'obstacle, prendre la partie de la chaussée qui se trouve à leur droite, alors même que le milieu de la chaussée serait libre... » (1)

Faute de ce faire, ils commettront une faute engageant leur responsabilité en cas d'accident (2).

A Paris encore, les conducteurs sont tenus de passer à gauche des refuges, ou des gardiens de la paix qui se tiennent au milieu de la chaussée (3).

D'après le même article 9 du décret de 1852, le conducteur qui veut dépasser une autre voiture, doit la doubler à gauche. C'est là une des règles les plus élémentaires de sa profession (4). Encore doit-on s'assurer auparavant que la voie est complètement libre, et ne pas s'engager dans un espace trop étroit laissé entre deux voitures (5).

Antérieurement à 1896, on se demandait, nous l'avons dit, si les vélocipèdes étaient des voitures

1. Art. 1^{er} de l'ordonnance de police du 10 février 1909 modifiant l'art. 4 de l'ordonnance du 10 juillet 1900.

2. Trib. civil Seine, 18 juin 1896. *Gaz. Trib.*, 23 juillet 1896.

— Trib. correct. Seine, 13 novembre 1905. *Petites annales du cycle et de l'auto*, 1906, p. 24.

3. Trib. simple police, Paris, 22 mai 1906. *Petites annales du cycle et de l'auto*, août 1906, p. 145.

4. Trib. civ. Seine, 23 juin 1906. — Trib. civ. Quimper, 8 décembre 1904.

5. Trib. comm. Seine, 13 mars 1900. *La Loi*, 4 mai 1900.

au sens de la loi de 1851, et si comme tels ils étaient soumis aux mêmes prescriptions. Nous savons que les arrêtés préfectoraux de 1896 obligent le conducteur qui veut dépasser un cycliste à le doubler à gauche ; il commettrait une faute en le faisant à droite (1).

D'un autre côté le conducteur doit, en cas de rencontre, se ranger à droite, de manière à laisser au cycliste un espace libre d'au moins 1 m. 50. S'il omet de se garer (2) ou laisse un passage insuffisant, il engage sa responsabilité, le cas échéant. Ainsi en ont décidé les tribunaux dans les circonstances suivantes : un cycliste avait été obligé de mettre pied à terre et avait été blessé par un écart du cheval au moment où il se remettait en selle (3) ; d'autres avaient été contraints de se jeter dans un fossé pour ne pas être atteints par la voiture (4) ; dans les deux cas, le voiturier a été condamné. Un espace de 0 m. 75 est insuffisant (5).

Il est des cas, dans lesquels la double obligation de tenir sa droite et de doubler à gauche ne peut être accomplie : c'est lorsqu'il s'agit de croisements

1. Trib. civ. Seine, 23 février 1905. *Lois et Sports*, août 1905, p. 39.

2. C. Lyon, 27 mars 1896. *Gaz. Pal.*, 97. 1. 1^{er} supp., p. 801.

3. Angers, 19 juillet 1899. D. 1900. 2. 308.

4. Trib. correct. Meaux, 30 oct. 1897.

5. Trib. comm., Seine, 18 juin 1896. *Gaz. Trib.*, 23 juillet 1896.

de routes, de tournants, ou que l'on veut virer. Il y a là certaines difficultés matérielles dont les juges tiennent largement compte. Cependant il est possible de prendre différentes précautions : la première, quand on a l'intention de virer, est de s'assurer au préalable que l'on n'est suivi d'aucune autre voiture on monture quelconque, à laquelle on va brusquement barrer le chemin (1).

Quant à l'obligation de tenir sa droite, si elle existe aussi bien à un tournant que sur une route, pour les voitures marchant en sens inverse ; elle ne saurait exister à un croisement de rues pour des voitures qui, venant, non point en sens inverse, mais de directions différentes, doivent nécessairement s'entre-croiser.

En conséquence, « le conducteur d'automobile qui, pour traverser un carrefour, en regagnant sa droite, fait opérer à sa machine une courbe très prononcée, ne commet aucune infraction à l'article 9 du décret de 1852 » (2).

Le juge de paix de Lyon a même rendu un conducteur reponsable de l'accident survenu à un cycliste qui tenait sa droite ; par le motif que, à un tournant, il s'était porté brusquement sur sa gauche, au lieu de décrire un arc de cercle assez grand (3). Toute-

1. Trib. civ. Seine, 14 janv. 1901. *Le Vélo*, janvier 1901.

2. Cass. req., 25 juillet 1905. D. 1906. 1.204.

3. Just.Paix. Lyon, 6 déc. 1897.

fois, il ne faudrait pas exagérer la courbe et se porter à gauche, alors qu'on veut tourner à droite (1).

C'est commettre une imprudence que de vouloir dépasser une voiture à un croisement de routes, surtout si on a pu facilement se rendre compte de la disposition des lieux. Dans ce cas, on ne peut induire du fait que la voiture tamponnée s'est rangée à droite, aucune indication décisive permettant de croire qu'elle a entendu les appels de trompe ; car ce mouvement a fort bien pu être opéré en vue de diriger le véhicule dans une des autres voies aboutissant au carrefour (2).

Aucun texte n'a formulé de règles à suivre, pour les véhicules, vis-à-vis des piétons. Doit-on croiser un piéton comme on croise un autre véhicule ?

La jurisprudence est fort incertaine. Certains tribunaux déclarent qu'on doit doubler un piéton à gauche (3). « Le fait de dépasser par la droite un piéton qui, marchant dans la même direction, livre la place nécessaire à gauche, est une imprudence, a dit le tribunal civil de Reims ». La Cour de cassation (4) a déclaré que les règles édictées par les arrê-

1. Amiens, 1^{er} août 1905. D. 1908. 2. 316.

2. Trib. civ. Castres, 7 mai 1907. *Le Droit*, 18 oct. 1907.

3. Trib. civ. Tours, 5 nov. 1897. D. 1901. 2. 41. — Trib. civ. Reims, 8 août 1907. D. 1908. 5. 13.

4. Cass. req. 12 juin 1899. D. 1901. 1. 41.

tés préfectoraux du 29 février 1896 s'appliquaient au croisement ou au devancement d'un piéton ; elle a été jusqu'à reprocher à un piéton de ne pas les avoir observées en présence d'un cycliste !

La Cour d'Amiens (1) a nettement exprimé l'opinion contraire et elle a rendu un cycliste responsable d'avoir renversé un piéton parce qu'il avait cherché à passer à gauche, alors qu'il pouvait le faire à droite. La Cour de cassation avait elle-même décidé antérieurement qu'un conducteur n'était obligé de se ranger à sa droite, de manière à laisser libre la moitié de la chaussée, qu'à l'approche d'une autre voiture, et non à celle d'un piéton (2).

Nous estimons, quant à nous, qu'en l'absence d'un texte formel, aucune obligation précise ne peut être imposée aux conducteurs, lorsqu'ils croisent un piéton. Sans quoi, il faudrait, par réciprocité, imposer les mêmes obligations aux piétons, ce qui est invraisemblable.

Les règles précitées ne s'appliquent pas non plus au croisement des voitures et des tramways (3).

1. Amiens, 6 avril 1905. D. 1907. 5. 6.

2. Cassat. 30 nov, 1872. D. 72. 1. 477.

3. Just. paix. Châlons-sur-Marne, juin 1907. Cité dans la *Revue mensuelle du Touring-Club*, n° d'août 1907.

Eclairage

Aux termes de l'article 15 du décret de 1852, les voitures doivent être munies, pendant la nuit, d'une lanterne allumée. Le temps de nuit ne se détermine pas ici par les limites légales fixées par l'article 1037 du Code de procédure civile et le décret du 4 août 1806 ; il doit s'entendre de l'intervalle compris entre le lever et le coucher du soleil (1).

Le conducteur qui, pendant ce laps de temps, n'a pas tenu sa lanterne allumée, est responsable de l'accident causé par le défaut d'éclairage. « L'imprudence du prévenu est suffisamment constatée par les déclarations de l'arrêt, portant qu'au moment de l'accident, sa voiture n'était pas éclairée... » Ainsi s'exprime la Cour de cassation (2).

Il ne suffirait pas de tenir à la main une bougie allumée (3).

Cependant la responsabilité du conducteur ne peut être engagée que si l'accident est bien dû au défaut d'éclairage. Un cocher, poursuivi à raison d'une collision qui s'était produite entre sa voiture, non éclairée, et un automobile arrivé par derrière, a été

1. Cass., 7 février 1857. S. 57. 1. 486.

2. Cass., 10 août 1878. D. 78. 1. 442.

3. Trib. simple police, Moret, 7 mars 1901. Déc. J. paix, 1905, 169.

acquitté, par le motif qu'il n'était pas établi que le chauffeur aurait aperçu ou pu apercevoir une lumière placée à l'avant de la voiture (1).

Remarquons qu'aucune disposition légale ou réglementaire ne prescrit l'éclairage à l'arrière des voitures circulant pendant la nuit. L'arrêté ministériel du 11 septembre 1901 (art. 4) exige seulement que la plaque arrière portant le numéro d'ordre, sur les automobiles, soit éclairée par réflexion. L'omission de cette prescription ne doit pas, à notre sens, influencer sur la responsabilité civile. Seuls les trains de voitures doivent porter à l'arrière un feu rouge (d. 99, art. 23).

Les arrêtés préfectoraux de 1896 ont imposé aux vélocipédistes le port d'une lanterne à l'avant (2).

C'est fort bien d'éclairer son véhicule ; mais encore faut-il que cette mesure de sûreté ne tourne pas à l'encontre de son but. L'usage fait par les automobilistes de phares extrêmement puissants, au lieu d'éviter les collisions, sert parfois à les provoquer, par suite de l'aveuglement qu'ils produisent. Aussi une ordonnance de police du 3 mai 1905 (3) a-t-elle interdit aux automobilistes de projeter une lumière aveuglante. Ce fait pourrait engager la responsabilité du chauffeur en cas de collision. Le tribunal de simple

1. Poitiers, 2 août 1902. D. 1903. 2. 212.

2. Paris, 7 mai 1900. D. 1900. 2. 480.

3. Applicable à Paris et dans le dép. de la Seine.

police de la Seine a, le 14 février 1906 (1), jugé par adoption pure et simple des conclusions du rapport de l'ingénieur expert Plessis, qu'on doit considérer comme aveuglante la lumière dont l'éclat est suffisant pour qu'un observateur placé à plus de 5 mètres de l'avant et l'apercevant tout à coup, éprouve l'impression d'aveuglement.

Les voitures destinées et habituellement employées à des transports agricoles ne sont pas comprises dans l'article 15 du décret de 1852. Elles perdent leur caractère de voitures d'agriculture, et par suite doivent être éclairées, lorsque le fermier en fait usage pour un transport autre qu'un transport de récoltes, entre la ferme et les champs, par exemple pour un transport de charbon (2).

Le décret de 1852, nous le faisons observer, n'est applicable qu'aux voitures circulant sur les routes nationales et départementales et sur les chemins vicinaux de grande communication. Il ne s'étend ni aux chemins vicinaux de petite ou moyenne communication (3) ; ni aux rues d'une ville, qui ne sont pas sur le prolongement d'une des voies soumises au décret (4). Cette catégorie est régie par les arrêtés du préfet ou du maire.

1. *Petites annales du cycle et de l'auto*, 1906, p. 52.

2. Cass., 15 fév. 1879. D. 79. 1. 380.

3. Cass., 17 fév. 1855. D. 55. 1. 191.

4. Cass., 14 juin 1907. *Le Droit*, 30 nov. 1907.

D'autre part, il a été jugé que, par l'expression « circuler », le décret avait entendu le fait de parcourir la route dans le sens de la longueur. Par conséquent, une charrette qui suit un chemin vicinal ordinaire, n'est pas obligée de se trouver éclairée, au moment où elle traverse un chemin de grande communication coupant ledit chemin vicinal (1) ; à condition qu'aucun arrêté préfectoral ne l'ait prescrit.

Effroi des chevaux

Nous avons envisagé précédemment la situation du voiturier, dont le cheval, pris de peur, cause un accident ; nous avons dit qu'il était responsable du manque de dressage de son cheval, et ne pouvait invoquer le cas fortuit ou la force majeure. Il s'agit maintenant d'examiner si, dans certains cas l'effroi du cheval ne saurait être imputé à un tiers, auquel incomberait alors la charge d'en réparer les suites.

Tantôt la frayeur du cheval est causée par la seule présence d'un autre véhicule ; elle est due alors à son caractère ombrageux et au manque de dressage : tant pis pour celui qui s'en sert. Tantôt, au contraire, l'effarement du cheval est occasionné par une faute du conducteur de l'autre véhicule. Dans

1. Trib. simp. police, Morcenx (Landes), 11 avril 1906. D. 1907. 5. 8. — Trib. civ. de la Seine, 16 fév. 1898. *Gaz. trib.*, 12 mars 98.

ce cas, il appartient à ce dernier de supporter les conséquences de ses actes, conformément au droit commun. A-t-il corné sans nécessité (1) ; marché à une vitesse excessive « de nature à impressionner le cheval le plus calme (2) » ; « en produisant un bruit considérable (3) » ; il devra réparer les dommages causés par l'emballement du cheval.

En général, la jurisprudence distingue suivant que l'effroi du cheval se produit instantanément, au moment précis du croisement ; ou qu'il s'est manifesté d'avance, par des signes apparents de frayeur : dans le premier cas, le tiers n'est pas responsable.

C'est ce qu'exprime très clairement le jugement suivant.

« La responsabilité des conducteurs ne peut être engagée, y est-il dit, lorsque l'accident, qu'il n'était pas en leur pouvoir d'empêcher, provient, non de leur fait ; mais de la seule présence des véhicules, qui a déterminé chez le cheval pris de peur une surexcitation très rapide et, en quelque sorte, instantanée. Il en est ainsi lorsqu'il n'est pas allégué que les voitures, au moment où l'accident est survenu,

1. Trib. civ. Seine, 11 juillet 1900.

2. Just. paix Lyon 27 nov. 1900 rapporté par Haber : *L'auto devant la loi*. Thèse de Paris, 1903, p 16.

3. Trib. correct. Dieppe, 27 déc. 1897. *Gaz. palais* 1898.1. 107.

marchaient à une allure excessive, que leur bruit fût exceptionnel et que le cheval, à une certaine distance des véhicules, ait donné des signes d'effroi, circonstance qui doit déterminer les conducteurs d'automobile à s'arrêter ou à modérer dans la mesure du possible le bruit de leurs appareils (1) ».

Par contre, si le cheval manifeste des signes d'inquiétude à une certaine distance, l'automobiliste doit ralentir et même s'arrêter (2). A plus forte raison est-on en faute si l'on néglige les avertissements du cocher, quand bien même celui-ci aurait mis pied à terre pour maintenir son cheval (3).

L'article 5 des arrêtés préfectoraux de 1896 ordonne expressément aux cyclistes de « s'arrêter lorsque, à leur approche, un cheval manifeste des signes de frayeur ».

Il ne suffit pas que les chevaux fassent des écarts ; il faut que leur attitude ne soit pas équivoque et qu'elle puisse être remarquée à une distance suffisante. Le tribunal de simple police de Baccarat a acquitté un cycliste par le motif qu'il avait été cons-

1. Trib. civ. Seine, 16 février 1898. *Gaz. trib.*, 12 mars 1898. — En ce sens Grenoble, 14 déc. 1905. D. 1906.5.52.

2. C. Montpellier, 9 février 1899. *Mon. Midi*, 12 mars 1899. — C. Rouen, 19 avril 1905. — *Lois et Sports*, sep. 1905, p. 55.

3. C. Orléans, 28 nov. 1899. D. 1900. 2. 253.

taté que, venant derrière les chevaux, il n'avait pu apercevoir leurs mouvements (1).

De son côté « le conducteur d'une voiture qui, voyant son cheval pris de frayeur en entendant venir derrière lui un automobile, ne met pas pied à terre pour le maintenir et l'empêcher de se déplacer, commet une faute ; et, si, en reculant, le cheval détériore l'automobile, celui qui le conduisait doit réparer le préjudice causé au propriétaire de l'automobile » (2).

*Rencontre des véhicules avec les chiens, bestiaux
et troupeaux*

Nous n'entreprendrons pas la narration des épisodes tantôt comiques, tantôt dramatiques, provoqués par la rencontre inopinée des véhicules avec les animaux de toute nature qui hantent les routes. D'autres l'ont fait avec une verve que nous ne saurions égaler, et il faut voir avec quelle ardeur ils stigmatisent la stupidité des victimes, au lieu de s'apitoyer sur leur sort. Le fait est que, tout en se faisant tuer, les animaux causent fort souvent de graves accidents.

1. Trib. simple pol. Baccarat, 27 juillet 1905. Conf. par arrêt, Cass., 19 février 1898. D. 1900. I. 31.

2. Trib. civ. de Châteaudun, 18 décembre 1903. *Gaz. Pal.*, 13 février 1904.

L'un des moins sympathiques parmi la gent des écrasés est, sans contredit le chien, qui dans sa rage irraisonnée contre tout ce qui marche s'attaque aux voitures, aux vélocipèdes, aux automobiles et vient se jeter sous leurs roues ; ou bien dédaigne de se déranger. Bien souvent il paiera de sa vie son agression téméraire ou son apathie. Ce faisant, tantôt il engage la responsabilité de son maître, coupable d'un manque de surveillance, tantôt au contraire il engage la responsabilité de celui qui l'a blessé par inattention ou négligence.

Le propriétaire du chien ne peut obtenir une indemnité sans démontrer que le conducteur a commis une faute. Le 1^{er} mai 1905 un automobiliste ayant écrasé un chien qui venait en sens inverse, en dépassant une charrette, le maître du chien fut débouté de son action, « attendu qu'il était impossible que dans les circonstances révélées (le chauffeur) ait commis la moindre imprudence qui puisse le faire déclarer responsable... » (1).

Il ne semble pas qu'on doive prendre vis-à-vis des chiens des précautions particulières telles que ralentissement, arrêt ou usage du signal avertisseur.

« On ne peut décemment exiger, dit le tribunal

1. Trib. civ. Nontron, 31 mai 1906. *La Loi*, 21 nov. 1906. — Cf. Just. de paix Lunéville, 15 fév. 1901. *La Loi*, 14 juin 1901.

de Calais, qu'une voiture s'arrête pour donner à un chien le temps de se mettre à l'abri, s'il veut le faire (1). » Même opinion exprimée par le tribunal civil de Nancy (2) : « Le conducteur d'un automobile marchant à une allure modérée dans une rue fréquentée par les automobiles et les véhicules de toutes sortes, n'a pas à prendre vis-à-vis d'un chien de précautions spéciales telles que : usage du signal avertisseur, ralentissement, etc... »

Cependant un chauffeur a été rendu responsable de l'écrasement d'un chien survenu au tournant d'une route, parce qu'il n'avait pas corné (3). Cette décision n'est pas inconciliable avec la précédente. Le chauffeur avait commis une faute lourde en ne cornant pas à l'approche d'une courbe, surtout la nuit, sur une route fréquentée, et le maître du chien, surpris, n'avait pu le rappeler à temps. Remarquons, en passant, que le résultat le plus clair de ces appels est, en général, de faire jeter le chien sous les roues. En l'espèce la faute de l'automobiliste a consisté à ne pas avoir corné pour avertir les personnes pouvant se trouver de l'autre côté du tournant, et non à ne pas avoir prévenu le chien. Nous pouvons donc dire que ce jugement laisse intacte l'opinion précé-

1 Trib. simp. pol. Calais, 26 déc. 1903. *Petites annales du cycle et de l'auto*, mars 1904.

2. Trib. civ. Nancy, 9 juin 1905. D. 1905. 5. 40.

3. Just. paix Quimper, 6 juin 1906. D. 1906. 5. 64.

demment exprimée, à savoir qu'il est superflu d'avertir un chien. Il y a à cela un bon motif : c'est que les chiens ne se rendraient pas compte de ce que signifient ces avertissements. Donc pas de mesures particulières à prendre en présence d'un chien.

Du moment que l'automobile au moment de l'accident « suivait le côté réglementaire de la route, marchait à une allure modérée, et qu'(on) ne rapporte pas la preuve ni de l'imprudence, ni de l'inexpérience, ni de l'inattention du conducteur » (1), celui-ci ne saurait être condamné à payer des dommages-intérêts pour avoir blessé un chien. Il en sera de même si le chauffeur marchait à une vitesse normale (2). Le juge de paix de Marmande a acquitté un automobiliste qui, parcourant la ville à une allure modérée, avait écrasé un chien qui suivait la route à un mètre du trottoir (3). Au contraire, il sera condamné s'il marche à une allure supérieure à celle prévue au décret (4). Un cycliste a été déclaré responsable de la blessure causée à un chien, par le motif qu'il allait à une allure assez vive et aurait pu

1. Just. paix Lunéville, 15 fév. 1901. *La Loi*, 14 juin 1901.

2. Trib. civ. Nancy, 9 juin 1905. D. 1905. 5. 40. — Trib. simp. police Trévières, 1^{er} fév. 1904. *Vie automobile*, 27 fév. 1904.

3. Just. paix Marmande, 15 nov. 1904. *Petites annales du cycle et de l'auto*, fév. 1905, p. 13.

4. Trib. correct. Montmédy, 4 déc. 1900. D. 1903. 2. 133.

l'éviter par un léger écart (1). D'ailleurs, même en cas de condamnation, les juges ont presque toujours mitigé les dommages-intérêts sous le prétexte que le propriétaire avait eu le tort de laisser divaguer son chien ou avait manqué à son devoir de surveillance.

Pour en terminer avec les chiens, nous ferons observer qu'il n'est permis de les tuer qu'en cas de légitime défense. Les cyclistes, surtout au début, étaient constamment assaillis par des chiens qui leur happaient les mollets; aussi ne se gênaient-ils pas pour tirer dessus. Le seul fait qu'un chien aboie ou court après une personne, ne peut autoriser celle-ci à le tuer ou blesser. En conséquence, le cycliste qui, poursuivi sur une route par le chien d'un riverain, a sans nécessité pour sa défense tiré sur ce chien et l'a atteint, est passible de dommages-intérêts (2).

Outre les chiens, les routes sont fréquentées par une foule d'autres animaux, bestiaux, volailles, troupeaux, etc. La rencontre d'un troupeau est une des plus désagréables qu'on puisse faire; on ne saurait prendre trop de précautions en présence de ces animaux qui ne savent se garer, se précipitent sur la voiture dans des gambades folles, et dont les gardiens font preuve, la plupart du temps, de la plus

1. Trib. civ. Marseille, 26 avril 1898. *Gaz. Trib.*, 21 mai 1898.

2. Trib. civ. du Vigan, 20 mai 1892. *D.* 93. 2. 37.

mauvaise volonté. Le juge de paix d'Heuchin (1) l'a constaté : « Les animaux n'ont pas l'instinct de se garer, et l'on voit tous les jours des conducteurs être forcés de s'arrêter et de faire ranger lesdits animaux qui, sans cette précaution, viendraient se jeter sous les brancards ou contre les roues des voitures, et même se frapper contre les chevaux. »

A en croire le tribunal de Rennes, les vaches seraient particulièrement dangereuses : « Tous ceux qui ont parcouru les routes où circulent des troupeaux de vaches, savent avec quelle spontanéité ces animaux quittent leur direction première pour revenir sur leurs pas ou prendre une direction latérale, ce qui oblige le voyageur se trouvant au milieu du troupeau, soit à se jeter de côté, soit à s'arrêter d'une façon instantanée, lorsque cela lui est possible (2). » La situation est d'autant plus dangereuse qu'aucune réglementation ne régit la circulation des bestiaux isolés et en troupeaux. On comprend qu'au milieu de pareilles difficultés, le conducteur qui tamponne un animal ne puisse être condamné à des dommages-intérêts que s'il a commis une faute bien caractérisée (3) ; trop heureux si lui-même se tire sain et sauf de l'aventure.

1. Just. paix Heuchin, 16 oct. 1895. *La Loi*, 18 mars 1896.

2. Trib. civ. Rennes, 8 déc. 1904. *Petites annales du cycle et de l'auto*, avril 1905, p. 41.

3. Trib. civ. Seine, 1^{er} févr. 1905. *Lois et Sports*, nov. 1905 p. 52.

Le premier devoir d'un automobiliste en présence d'un troupeau est de corner (1); non point que cet acte ait pour effet de faire ranger les animaux; mais il attire l'attention de leur gardien, et le met en demeure de dégager le passage. Autrement, le chauffeur répondrait des blessures ou de la mort causées à l'animal par la collision.

Une autre précaution à prendre est de modérer suffisamment l'allure pour pouvoir s'arrêter instantanément, comme le prescrit l'article 14 du décret de 99 dans les passages encombrés, ce qui est le cas.

Le jugement du tribunal de Lisieux précité, déclare même que le défendeur « en apercevant le troupeau eût dû arrêter sa voiture ». Mais, en l'espèce l'accident était dû à un brusque écart de la vache, et l'automobiliste a été condamné parce qu'il avait omis de corner. Il est très regrettable de voir les routes destinées à la circulation, être ainsi constamment obstruées.

Quand le chauffeur tient sa droite, corne et conduit à l'allure réglementaire, il ne peut être rendu responsable de l'écrasement des animaux qui se trouvent devant lui, surtout si ces animaux sont en état de divagation et se présentent inopinément de-

1. Trib. civ. Lisieux, 19 oct. 1905. D. 1906. 5. 56.

vant lui (1). De même, au cas où l'animal surgit brusquement à l'intersection de deux routes, la responsabilité de l'accident incombe, non pas au cycliste ; mais au propriétaire de l'animal (2).

Les véhicules et les piétons

Il ne faudrait pas s'imaginer qu'un conducteur est toujours en faute pour avoir écrasé un piéton. Il arrive souvent que la victime, surprise, s'affole et, au lieu de continuer son chemin d'une façon normale, s'arrête brusquement au milieu de la chaussée, revient sur ses pas ou encore calcule mal la distance et traverse juste au moment où le véhicule arrive sur elle. Souvent aussi conducteur et piéton, après avoir hésité, se dirigent en même temps du même côté, chacun croyant réciproquement que l'autre va prendre la direction opposée ; alors se produit fatalement la rencontre. Qui de nous n'a éprouvé ce phénomène, pour ainsi dire mécanique, surtout en présence d'un cycliste et même en présence d'un autre passant ? Tous les jours on voit des gens se jeter l'un dans l'autre, après des mouvements simultanés pour s'éviter. Au mi-

1. Just. paix La Roche-sur-Yon, rapporté dans la *Revue mensuelle du Touring-Club*, juin 1907.

2. Trib. civ. Besançon, 24 avril 1902. *Petites annales du cycle et de l'auto*, 1904, p. 73.

lieu de toutes ces hésitations, il est bien difficile de discerner à qui incombe la faute, d'autant plus, nous l'avons vu (1), qu'il n'existe aucune règle concernant le croisement des véhicules et des piétons. Force est donc de s'en rapporter aux règles ordinaires de prudence pour déterminer la part de responsabilité qui incombe à chacun.

Les piétons ne sont pas libres de vaguer à leur fantaisie, sans s'inquiéter de ce qui peut se trouver sur leur route. Les tribunaux ont tracé quelques limites à leur liberté : c'est ainsi qu'ils doivent faire attention en quittant les trottoirs (2) et s'assurer constamment s'ils ne s'exposent pas à entrer en contact avec l'un des nombreux véhicules dont la chaussée est la voie propre, sans quoi ils peuvent s'attendre tout au moins à voir considérablement diminués les dommages-intérêts auxquels ils pourraient avoir droit (3). Il en sera ainsi notamment si le piéton s'aventure à reculer sur la voie publique (4).

Les voyageurs qui descendent d'un omnibus ou d'un tramway doivent s'assurer qu'ils peuvent gagner le trottoir sans danger, avant de quitter la protec-

1. V. *supra*. *Obligation de suivre le côté réglementaire*, *in fine*.

2. Just. Paix, Paris, V^e arr., 1^{er} juin 1906. *La Loi*, 2 juin 1906

3. Trib. civ. Seine, 26 août 1888. — C. Rouen, 2 juin 1905. *Lois et Sports*, 1907, p. 41.

4. C. Liège, 10 juin 1907. *La Loi*, 17 oct. 1907.

tion offerte par la voiture (1). La 4^e Chambre du tribunal civil de la Seine a récemment déclaré qu'un piéton avait commis une lourde imprudence, alors qu'il traversait les Champs-Élysées à une allure très modérée, de s'être mis brusquement à courir, ce qui provoqua l'accident.

Les personnes atteintes d'infirmité doivent prendre toutes les précautions que nécessite leur état. Par exemple, un sourd commet une grave imprudence en suivant une route pendant un long espace, sans regarder derrière lui (2).

Toutefois un piéton ne saurait être incriminé pour avoir hésité sur la direction à suivre ou s'être affolé. Un passant ayant, au bruit de la trompe, obliqué à gauche, puis à droite et enfin vers la gauche, le tribunal de Toulouse décida « que le chauffeur aurait dû s'arrêter lorsqu'il vit la marche hésitante et dangereuse du piéton... » (3).

De leur côté les conducteurs sont tenus d'observer les mesures que leur dictent les règlements, ainsi que la prudence en général.

Quand on constate que « certainement si l'automobile avait roulé à une vitesse normale et non à une allure désordonnée, l'accident ne se serait pas

1. Trib. civ. Avignon, 27 juin 1905. *Lois et Sports*, 1906, p. 165.

2. C. Amiens, 27 juillet 1905. D. 1908. 2. 316.

3. Trib. civ. Toulouse, 27 juin 1904. *La Loi*, 21 nov. 1904.

produit (1) » il est tout naturel de voir le chauffeur condamné.

Il n'est pas permis à un cocher de renverser les passants en luttant de vitesse avec un de ses collègues (2).

La Cour d'Amiens considère qu'un bicycliste est en faute quand il n'est pas suffisamment maître de sa vitesse pour pouvoir s'arrêter instantanément en présence d'un obstacle ; par exemple, quand il va à roue libre et sans pédaler sur un terrain en assez sensible déclivité (3).

Enfin, il est bon de ne pas frôler les piétons de trop près, si bien que le moindre écart de leur part puisse les exposer à un grand danger. Ce fait constitue une imprudence, suivant la Cour de Besançon (4).

Certains tribunaux vont encore plus loin et décident que l'automobiliste, même lorsqu'il marche au pas et corne en temps utile, est responsable s'il heurte un passant. Il ne sera déclaré indemne que s'il lui a été impossible de prévenir la rencontre ; par exemple si le piéton, au dernier moment, a fait soudain irruption sur la chaussée (5).

1. Trib. cor. Nice 26 juin 1906. *Petites annales du cycle et de l'auto*, 1906, p. 214.

2. Trib. civ. Lyon. 29 janv. 1870. D. 71. 2. 23.

3. Amiens, 27 fév. 1906. D. 1906. 5. 46.

4. Besançon, 16 juill. 1902. *Gaz. Pal.*, 1902. 2. 212.

5. Trib. civ. Reims, 24 sept. 1901. *Lois et Sports*, déc. 1905, p. 53.

Quelques considérants sont à reproduire : « Attendu, dit le juge de paix (1) du V^e arrondissement, que tout conducteur, cocher ou chauffeur, ne roulât-il qu'à une vitesse égale ou inférieure à celle indiquée par les règlements de police, marchât-il même au pas, s'il écrase ou heurte un piéton, n'est nullement exempt de faute pour avoir donné les avertissements nécessaires ; qu'il est tenu de ralentir son allure et au besoin de s'arrêter si le passant, dûment averti, néglige de se ranger, ou même s'y refuse de propos délibéré ;

« Attendu que, dans ce cas, le son impérieux de la trompe serait insuffisant pour exonérer de la responsabilité qui pèse sur lui le conducteur qui a été en situation de se rendre compte de l'imminence ou de la probabilité du danger ;

« Attendu.... qu'ils (les chauffeurs) ne doivent être déclarés indemnes que s'il leur a été impossible de prévoir le sinistre, par exemple parce que le passant, au dernier moment, aurait fait irruption sur la voie publique, alors que le chauffeur était en droit de penser que son véhicule pouvait passer sans péril pour personne...

« Attendu... que la vérité, c'est que jamais le passant qui a été vu n'a tort ; car les voies sont fai-

1. Just. Paix Paris V^e arr., 1^{er} juin 1906. *La Loi*, 2 juin 1906, Cf. même tribunal, 19 avril 1907. *Gaz. Trib.*, 21 avril 1907.

tes pour lui avant d'être destinées aux chauffeurs... »

Même décision appliquée à un cycliste (1). De pareils jugements, inspirés par une idée de parti pris évident contre l'automobilisme, sont manifestement exagérés. Ils ont été provoqués par les excès de quelques énergumènes et disparaîtront, il faut s'y attendre, avec eux.

Du moment que le conducteur se contente d'aller à une vitesse modérée, fait usage du signal avertisseur au moment opportun (2), s'arrête s'il constate que ses appels n'ont pas été entendus, on ne saurait lui en demander davantage.

Souvent les piétons se font renverser au moment où ils descendent du trottoir. Aussi les juges recommandent-ils aux conducteurs de faire particulièrement attention lorsqu'ils rasant un trottoir ; et l'ordonnance du préfet de police du 10 février 1909 prescrit expressément, dans ce cas, une allure très modérée (art. 1^{er}).

« Les bicyclistes, dit la Cour d'Amiens, devant prévoir le cas où les piétons seraient contraints de mettre le pied sur la chaussée, ne doivent pas s'exposer, en se tenant trop près des trottoirs, à les

1. Just. Paix de Paris, V^e arr., 23 nov. 1906. *Le Droit*, 3 mars 1907.

2. C. Amiens, 29 oct. 1907. *Le Droit*, 22 nov. 1907. — *Id.*, 27 fév. 1906. D. 1906.5.46.

atteindre et à causer des accidents (1). » Même recommandation est faite au voiturier. La Cour de cassation a confirmé un jugement (2) condamnant un voiturier, lequel en passant trop près d'un trottoir, dans une voie libre et large de 20 mètres, avait cassé le pied d'une personne tombée sur le trottoir et dont la jambe dépassait la bordure. L'arrêt relève qu'on n'a pu savoir si le blessé avait glissé ou avait été atteint par le brancard du chariot. La faute du voiturier consistait donc uniquement à avoir rasé le trottoir sans nécessité.

De même le cocher d'omnibus qui, en frôlant un trottoir, renverse un piéton qui s'y trouve, engage la responsabilité de la Compagnie (3). Celui qui heurte une personne avec son garde-crotte répond des suites de sa maladresse (4).

Bien plus que les grandes personnes, les enfants sont sujets à se faire écraser. Outre les mouvements désordonnés que chacun est susceptible de faire en pareil cas, ils n'ont rien de plus pressé que de traverser le chemin à l'approche du véhicule, qui pour rejoindre ses parents ou ses camarades, qui pour rentrer chez

1. Amiens, 27 fév. 1906, précité.

2. C. Paris, 10 août 1895. — Cass., 16 avril 1896. D. 1896. 1. 527.

3. Trib. civ. Seine, 11 juillet 1899. *Gaz. Trib.*, 15 nov. 1899.

4. Trib. corr. Nice, 8 mars 1906. *Lois et Sports*, 1906, p. 226.

lui. Ces mouvements d'effroi doivent être prévus par le conducteur et il doit en tenir soigneusement compte. La Cour de Grenoble (1) a condamné un chauffeur qui, à la vue d'enfants jouant sur la route, n'avait pas ralenti suffisamment.

L'un des enfants, après s'être réfugié sur une des banquettes latérales de la route, chercha à rejoindre ses compagnons sur l'autre banquette, puis revint vers la première, comme l'abri le plus proche et finalement se jeta sous les roues et fut tué. La Cour a estimé que ces allées et venues auraient dû être prévues par l'automobiliste.

Une décision analogue a été rendue à propos d'une collision survenue entre un cycliste et un enfant (2).

Cependant, malgré la sévérité des tribunaux, l'auteur de l'accident sera renvoyé indemne s'il n'a commis aucune faute (3). Si la victime se jette sous les roues par étourderie, elle ne saurait s'en prendre qu'à elle-même. Ainsi jugé par la Cour d'Alger (4) pour un enfant qui s'était fait écraser alors que la voiture allait à une allure modérée et que le cocher

1. Grenoble, 18 nov. 1905. D. 1905. 2. 479.

2. C. Lyon, 4 mars 1899. *Monit. Lyon*, 24 fév. 1901.

3. Cass., 12 juillet 1899. S. 99. 1. 497.

4. Alger, 18 juin 1902. *Journ. Trib. Algérie*, 9 nov. 1902.

— Cf. Trib. civ. Seine, 22 fév. 1907. *Petites Annales du cycle et de l'auto*, fév. 1907, p. 52.

n'avait pu prendre aucune mesure préventive. Il en sera de même si un enfant, laissé sans surveillance, traverse la rue en courant devant un automobile (1).

Il n'y a pas que les étourdis à se faire écraser, il y a encore les victimes volontaires, les professionnels de l'accident. Les tribunaux, dans ce cas, ne se contentent pas d'acquitter le prévenu ; ils s'empressent d'infliger à la soi-disant victime une peine bien méritée (2).

Les conducteurs ne sont pas seulement responsables des atteintes portées à la santé des passants ; ils doivent aussi réparer les dommages matériels qu'ils leur font subir. Tel sera le cas s'ils éclaboussent au passage un piéton et souillent ses vêtements au point de les rendre inutilisables ; à condition que le jet de boue soit dû à la vitesse (3).

Les habitants de certains quartiers sillonnés par les autobus ont l'intention de réclamer des dommages-intérêts à la Compagnie des Omnibus, à raison des jets de boue dont ses véhicules couvrent les devantures de leurs magasins (4). Attendons la décision du tribunal.

1. Trib. civ. Saint-Quentin, 25 juin 1902. *France judic.*, 1902.2.321.

2. Trib. corr., Seine, 8 mars 1904. *Le Droit*, 10 mars 1904.

3. Trib. corr. Montpellier, 14 mai 1907. D. 1907.5.47.

4. Signalons à ce propos l'arrêté suivant pris par le maire

Excès de vitesse

Avant l'apparition de la bicyclette et surtout de l'automobile, on n'avait guère songé que la vitesse pût être un jour une cause fréquente d'accidents. Les allures désordonnées de certains cyclistes ne tardèrent pas à attirer l'attention sur ce point et, dès 1896, les préfets enjoignaient aux cyclistes de « prendre une allure modérée dans la traversée des agglomérations, ainsi qu'aux croisements et aux tournants des voies publiques », et même de s'arrêter en cas d'embarras (1). De nos jours, avec la puissance des moteurs adaptés aux automobiles, l'excès de vitesse est devenu une telle source de danger qu'il a, pour ainsi dire, effacé toutes les autres. Aussi le décret du 10 mai 1899 s'est-il occupé de réglementer avec soin la vitesse des véhicules automobiles. Il ne

de Saint-Germain-en-Laye dans les premiers jours d'octobre 1908.

Article premier. — « Par temps de pluie ou de neige, ou lorsque le sol des voies publiques est assez mouillé pour que, sur leur passage, les automobiles puissent faire jaillir l'eau et la boue, les conducteurs d'automobiles sont tenus de modérer la vitesse de leur véhicule, de telle façon qu'aucun jaillissement d'eau ni aucune éclaboussure de boue ne puisse se produire, ni sur les piétons, ni sur les façades des maisons et des devantures de boutique. »

1. Arrêtés préfectoraux du 29 fév. 1896. art. 4.

s'est pas contenté, dans l'article 14, de fixer un maximum de 30 kilomètres à l'heure en rase campagne et de 20 kilomètres dans les agglomérations, il prescrit encore au conducteur de rester constamment maître de sa vitesse, de ralentir ou même de s'arrêter toutes les fois que le véhicule pourrait être une cause d'accident, de désordre ou de gêne pour la circulation ; enfin de ramener la vitesse à celle d'un homme au pas dans les passages étroits et encombrés. N'est-ce pas laisser au juge un pouvoir d'appréciation presque absolu, tout en lui permettant de baser sa condamnation sur un texte précis ? Cet article 14 est une arme redoutable confiée à sa discrétion. Ne conçoit-on pas qu'avec un peu de sévérité il serait toujours possible au tribunal de dire à l'automobiliste : « Vous marchiez sur une voie où votre véhicule pouvait être une cause d'accident, vous deviez ralentir de façon à pouvoir arrêter instantanément en présence d'un obstacle, ce qu'il vous a été impossible de faire ; vous n'étiez donc pas maître de votre vitesse et vous avez ainsi contrevenu à l'article 14 du décret » ? Et cependant, un pouvoir aussi discrétionnaire n'a pas empêché certains adversaires de la locomotion nouvelle de s'écrier que les tribunaux étaient désarmés ! L'examen de leurs décisions, parfois même trop sévères, suffit à montrer l'inanité de pareilles craintes.

Les tribunaux posent en principe que l'excès de

vitesse suffit, à lui seul, pour entraîner la responsabilité du conducteur, en cas d'accident. Écoutons ce que dit le tribunal de Montbéliard : « Le fait de parcourir les routes à une vitesse excessive, qui ne laisse ni aux gens ni aux animaux le temps nécessaire pour se garer, constitue une imprudence. Ceux qui se livrent sur la voie publique à une locomotion trop accélérée le font à leurs risques et périls ; et alors qu'aucune autre faute n'est démontrée, encourent toute la responsabilité des accidents que peut déterminer leur passage (1). »

Et le tribunal de Chalon-sur-Saône (2) de condamner un chauffeur qui, marchant à 80 kilomètres à l'heure, avait heurté un cantonnier occupé à balayer la route, « attendu qu'il est constant que le conducteur a été la cause de l'accident, par son imprudence et son inobservation des prescriptions du décret du 10 mars 1899, en allant à une vitesse supérieure à 30 kilomètres à l'heure ; que s'il avait gardé cette vitesse, il serait resté maître de son allure et aurait pu évidemment, en voyant que le cantonnier ne se dérangeait pas à l'approche de son automobile, soit

1. Trib. civ. Montbéliard, 15 déc. 1899. *Gaz. Pal.*, 1900. 1. 86. Cf. Just. Paix. Paris, V^e arr., 19 avril 1907. *Gaz. Trib.*, 21 avril 1907.

2. Trib. civ. Chalon-sur-Saône, 13 juill. 1906. *Petites Annales du Cycle et de l'Auto*, sept. 1906, p. 181.

arrêter, soit même seulement ralentir, de façon à l'éviter » (1).

Le chauffeur n'est pas à l'abri pour n'avoir pas excédé le maximum de vitesse, il doit encore rester maître de sa machine. « Un conducteur d'automobile qui roule au milieu d'un encombrement, dit la Cour de Bruxelles, a le devoir, sous peine d'imprudance, de prendre une allure d'une lenteur suffisante pour pouvoir se mettre en mesure d'arrêter sa machine devant tout obstacle quelconque, dont la brusque rencontre, toujours possible en pareille circonstance, peut et doit toujours être prévue (2). »

Cette formule a été adoptée textuellement par le juge de paix du cinquième arrondissement (3). Déjà en 1895, le tribunal de Versailles exprimait une idée analogue au sujet du bicycliste qui « possédant un instrument léger, qui obéit au moindre mouvement de la main ou du pied, est toujours en faute s'il ne s'en rend pas maître... » (4) et la Cour de Nancy affirme que « c'est seulement à ce prix que la sécurité des routes peut être assurée » (5). La jurispru-

1. Même décision du trib. civ. Seine, 26 oct. 1905. *Lois et Sports*, mars 1906, p. 130.

2. C. Bruxelles, 3 déc. 1902. *La Loi*, 3 fév. 1903.

3. Just. Paix, Paris, V^e arr., 1^{er} juin et 23 nov. 1906. *La Loi*, 2 juin et 28 nov. 1906 Cf. Just. Paix, Paris, XVII^e, 14 nov. 1905. *Petites Annales du Cycle et de l'Auto*, 1906, p. 87.

4. Trib. civ. Versailles, 31 mai 1895. D. 96. 2. 127.

5. Nancy, 4 déc. 1896. D. 1897. 2. 276.

dence ne s'est pas démentie depuis : les cyclistes sont en faute quand ils marchent à une vive allure dans une rue fréquentée (1) et ne peuvent arrêter instantanément en présence d'un obstacle (2).

Vu la multiplicité des accidents causés par la vitesse des automobiles, il importe de préciser dans quels cas le chauffeur aura « l'obligation impérieuse de ralentir très sensiblement sa marche, de façon à être absolument maître de sa vitesse » (3). Ce sera par exemple lorsqu'il y aura sur la route affluence de promeneurs et de cyclistes ; lorsqu'il se trouvera en présence d'un cheval manifestant des signes évidents d'effroi (4), ou d'enfants jouant sur la route (5).

Le conducteur commet une faute lorsqu'il marche en pleine nuit, sans ralentir, sur une route qu'il n'a pas pratiquée, étroite, accidentée, à tournants accentués et nombreux (6).

Il y a une grande imprudence à maintenir sa voiture à une vitesse considérable, au moment d'aborder un carrefour disposé de telle façon qu'il soit impos-

1. Trib. civ. Seine, 23 janvier 1901.

2. C. Amiens, 27 fév. 1906. *Lois et Sports*, 1906, p. 356.

3. Trib. correct. Corbeil, 19 avril 1905. *Lois et Sports*, mars 1906, p. 134.

4. Trib. civ. Sables d'Olonne, 13 déc. 1904. *Lois et Sports*, mars 1906, p. 128.

5. C. Grenoble, 18 nov. 1905. D. 1905. 2. 479. C. Lyon, 24 mars 1899. *Monit. Lyon*, 24 fév. 1901.

6. Trib. corr. Gex, 2 nov. 1906, D. 1907. 5. 24.

sible au conducteur d'apercevoir les voitures arrivant d'une direction différente, avant d'être à la jonction (1). Aussi le tribunal de Nice pose-t-il en principe qu'on doit mesurer sa vitesse à la portée de son champ visuel, c'est-à-dire qu'on doit être prêt à arrêter lorsqu'un obstacle inopiné se présente à la limite de ce champ visuel, et avant de l'atteindre (2).

Des précautions toutes particulières sont à prendre dans les villes : lorsqu'un chauffeur quitte la direction suivie pour s'engager dans un tournant de rue où la circulation est active, il doit se mettre en mesure d'arrêter instantanément devant les piétons, quelles que soient leurs hésitations et la place qu'ils occupent sur la chaussée (3).

La Cour d'Amiens estime qu'une vitesse de 12 kilomètres est dangereuse à un croisement de voies fréquentées, surtout quand les allées et venues de l'entrée d'un lycée augmentent encore la circulation habituelle (4).

1. Caen, 26 juin 1907. D. 1907. 5. 55.

2. Trib. civ. Nice, 7 janvier 1907. *Le Droit*, 29 sept. 1907.

3. Trib. civ. Toulouse, 17 janv. 1906. D. 1906. 5. 64.

Cf., Ordonnance du Préfet de Police du 10 juillet 1900 article 5 *in fine* : « Au tournant et au croisement des voies publiques, et particulièrement lorsqu'ils s'engageront dans une voie à grande circulation, les conducteurs devront ralentir l'allure de telle sorte qu'ils puissent, à volonté, arrêter sur place. »

4. Amiens, 29 oct. 1907. D. 1908. 5. 32.

A Paris les conducteurs doivent ralentir leur marche et au besoin s'arrêter, à proximité des arrêts fixes et facultatifs des tramways, lorsque des voitures s'y arrêtent pour prendre ou laisser des voyageurs (1).

Enfin, dans les passages étroits et encombrés, la vitesse sera ramenée à celle d'un homme au pas. Ce sera le cas d'un passage à niveau, surtout si celui-ci est à moitié ouvert (2). Ce sera aussi le cas d'un pont où la circulation est toujours très intense ; la Cour de Bordeaux a rendu un automobiliste responsable de l'écrasement d'un piéton survenu à un pareil endroit, parce qu'il ne marchait pas à une vitesse assez réduite pour pouvoir arrêter facilement sa voiture (3).

Ces quelques exemples (4) suffisent à montrer : 1° que le conducteur d'automobile sera toujours en faute quand il dépassera le maximum de vitesse fixé par le décret ; 2° qu'il sera encore en faute, bien que marchant à une allure inférieure à 20 ou 30 kilomètres suivant les cas, toutes les fois que, pouvant prévoir un obstacle, il n'aura pas ralenti suffisamment pour être à même d'éviter la collision. Remarquons à ce propos que, si les obstacles sont rela-

1. Ord. de police du 10 fév. 1903, art. 1^{er}.

2. Bordeaux, 30 déc. 1904. D. 1905. 2. 431.

3. Bordeaux, 26 juin 1905. D. 1906. 5. 56.

4. Presque toutes les décisions que nous avons rapportées dans les autres paragraphes tiennent aussi plus ou moins compte de la vitesse.

tivement rares sur les routes, ils sont en ville toujours possibles et même probables.

Certains tribunaux ont poussé la sévérité à l'égard des chauffeurs jusqu'à l'extrême. C'est ainsi que le tribunal de Lisieux (1) a reproché à l'un d'eux de n'avoir pas pris la vitesse d'un homme au pas et de n'avoir pu s'arrêter, alors qu'il s'était rencontré la nuit, à l'improviste, avec une voiture tenant sa gauche. Nous savons, d'autre part, qu'un conducteur a été condamné pour avoir renversé un piéton, bien qu'il marchât au pas et eût donné les avertissements nécessaires (2). De pareilles décisions ne sauraient être approuvées : la première aboutirait à obliger les automobiles à marcher au pas, tout au moins la nuit, ce qui est contraire à la liberté que possède chacun d'user des routes, et à l'esprit du décret de 1899 qui autorise une vitesse bien supérieure ; la seconde ne tendrait à rien moins qu'à condamner le conducteur alors qu'il n'a rien à se reprocher, ce qui est manifestement contraire à l'article 1382 du Code civil.

La fixation par le décret de 1899 d'un maximum de vitesse a soulevé deux questions importantes :

1° Comment constater et prouver la vitesse ?

1. Trib. civ. Lisieux, 14 nov. 1905. *Petites Annales du cycle et de l'auto*, janv. 1906, p. 15.

2. Just. Paix Paris, V arr., 14 nov. 1905. *Ibid.*, p. 87.

2. Les maires ont-ils le droit d'imposer un maximum de vitesse inférieur à celui du décret ?

1° En ce qui concerne le premier point, la constatation ressort, soit des procès-verbaux soit des dépositions des témoins, moyens de contrôle bien imparfaits tous les deux. Les témoins, se contentant de rapporter leurs impressions personnelles, déclarent que l'allure de l'automobile au moment de l'accident était vertigineuse, désordonnée ; qu'on ne voyait qu'un nuage de poussière (1), que l'engin constituait un danger public (2) ; que la voiture marchait à une vitesse telle qu'on pouvait à peine la suivre des yeux ; qu'on ne pouvait compter le nombre des roues, que le spectateur en est demeuré stupéfait (3), etc, etc. Ces appréciations incertaines et toutes relatives sont soumises à des causes d'erreur très nombreuses telles que l'heure, la poussière, le bruit, l'absence de points fixes, la forme ou la couleur de l'automobile. On ne saurait les exposer mieux que ne l'a fait le juge du tribunal de simple police de Paris le 24 janvier 1906 (4). Laissons-lui la parole :

« Attendu, a-t-il dit, que pour apprécier à courte distance la vitesse d'un corps qui passe devant l'ob-

1. Trib. simp. pol. Mayet, 17 déc. 1900. *Le Vélo*, 29 mars 1901

2. Trib. civ. Seine, 20 janv. 1906. *Petites Annales du cycle et de l'auto*, mars 1906, p. 92.

3. Trib. civ. Montbéliard, 15 déc. 1899. *Gaz. Pal.*, 1900. 1. 86.

4. *Petites Annales du Cycle et de l'Auto*, fév. 1906, p. 48.

servateur, celui-ci rapporte la vitesse à la durée de l'impression sur la rétine de l'œil ou au temps approximatif du passage de ce corps par rapport à un point ;

« Que tout d'abord une telle constatation, même faite avec des instruments précis, prête facilement à erreur, en raison de la très faible longueur sur laquelle on opère ;

« Que l'erreur est encore plus facile quand on agit de simple impression ;

« Qu'en effet, à vitesse égale, un corps long donne toujours l'impression d'une vitesse plus réduite qu'un corps court, l'impression causée sur la rétine de l'œil par le premier étant de plus longue durée, de même que le temps de son passage par rapport à un point ;

« Qu'ainsi un train rapide marchant à 80 kilomètres à l'heure paraîtra pour l'observateur placé non loin de la voie aller moins vite qu'une locomotive isolée ou encore qu'un automobile passant à la même distance de lui et marchant à une vitesse inférieure de moitié ;

« Qu'en l'espèce il en est de même ;

« Que, sans apprécier combien le point de comparaison choisi est relatif et variable selon les chevaux et le cocher, ou d'un omnibus, ou d'un laudau, il faut remarquer que l'automobile conduit par X... ayant 3 mètres de long, a parachevé à vitesse égale sa première longueur, dans un temps à peu près trois

fois moindre que l'omnibus ou le landau n'a franchi la sienne, étant donné que, chevaux compris, l'omnibus ou le landau tient sur la voie publique environ deux ou trois fois la longueur de l'automobile ;

« Que l'appréciation de deux gendarmes a donc, de très bonne foi, pu être complètement erronée de ce chef, et qu'en tous cas ce ne peut être qu'une appréciation et non une constatation autorisée ;

« Qu'il y a lieu d'ajouter qu'un véhicule court passant près d'un piéton presque à le frôler donnera toujours une impression de vitesse plus grande que la réalité, et qu'enfin la vitesse apparente varie encore selon la distance à laquelle le corps en mouvement se trouve des points fixes qui servaient de comparaison ;

« Qu'au surplus, en ce qui concerne la deuxième appréciation émise à l'audience par l'un des gardes, qu'il lui a été possible de courir et de rattraper la voiture, elle va contre la prétention du ministère public qui relève excès de vitesse ;

« Qu'encore sur ces appréciations de la vitesse viennent faire influence l'heure avancée du jour constatée par le procès-verbal, et les impressions causées par le bruit, la poussière, ou même la couleur de la voiture, élément dont les trois premiers peuvent ne pas avoir de rapport avec la vitesse.

« Qu'en résumé les gardes n'ont pris que des points de comparaison sans aucune constatation

matérielle et ont jugé d'impression, de très bonne foi... »

Le tribunal de Mayet relève les mêmes causes d'erreur ; il fait très judicieusement remarquer « qu'il faut être familiarisé avec ce genre de sport pour savoir qu'à la deuxième ou troisième vitesse, selon les machines, il y a deux ou trois engrenages aux prises, ce qui augmente considérablement le bruit ; que, la vitesse du véhicule n'étant que moyenne, elle permet au moteur de marcher à une très grande vitesse, pendant qu'il reste à une allure relativement petite, et qu'alors, plus la vitesse de l'automobile est ralentie, plus il y a de poussière, et plus il y a de bruit ; cette poussière et ce bruit augmentent encore quand le moteur marche fou, la voiture restant immobile » (1).

Ces motifs multiples d'illusion sont les mêmes, qu'il s'agisse d'un simple particulier ou d'un agent verbalisateur, « qui n'est pas plus qu'un autre à l'abri de l'erreur » (2). Aussi les tribunaux se montrent-ils fort difficiles pour admettre la preuve qu'un chauffeur marchait à une vitesse déterminée ; ils exigent pour cela que la détermination soit basée sur des données précises. Ils ne se contentent pas

1. Trib. simp. pol. Mayet, 17 décembre 1900. *Le Vélo*, 29 mars 1901.

2. Trib. simp. pol. Boissy-Saint-Léger, 26 janvier 1906. *Petites Annales du cycle et de l'auto*, février 1906, p. 56.

d'un procès-verbal dans lequel on ne trouve « que la simple impression toute personnelle du lieutenant de gendarmerie, dépourvue de tout élément de contrôle permettant d'en vérifier l'exactitude » (1).

Le tribunal de Quimper a rejeté une demande de dommages-intérêts comme insuffisamment justifiée, les témoins s'étant bornés à affirmer que l'automobile marchait à une allure rapide, qu'il était passé comme un éclair (2).

Le moyen le plus pratique et le plus fréquemment employé pour obtenir une évaluation exacte de la vitesse est le suivant : on repère la distance entre deux points fixes, à chacun desquels est placé un observateur muni d'une montre ; ceux-ci n'ont plus qu'à regarder à quelle heure la voiture passe respectivement devant chacun d'eux, ils ont ainsi le temps employé à parcourir l'espace repéré et par suite la vitesse. La même opération peut être faite par une seule personne, à condition qu'elle puisse voir distinctement les deux points de repère choisis à la fois. Encore faut-il, pour obtenir une exactitude rigoureuse que l'instrument employé soit un chronomètre et non une montre à secondes ordinaire, sans

1. Just. de Paix Neufchâteau, 3 octobre 1902.

2. Just. Paix Quimper, 6 juin 1906, *Gaz. Pal.*, 18 juil. 1906. Cf. Trib. simp. pol. Trévières, 1^{er} fév. 1904. *Vie automobile*, 27 février 1904.

quoi le moindre doute sauverait l'automobiliste. Par exemple, les gendarmes auront beau avoir relevé une vitesse de 60 kilomètres à l'heure, si les témoins attestent une vitesse de 30 ou de 10 kilomètres, le prévenu sera acquitté (1).

Le tribunal d'Aix (2) a refusé de prononcer une condamnation pour excès de vitesse dans les circonstances suivantes : la contravention avait été dressée par un agent qui se trouvait isolé sur les lieux, sans chronomètre, et agissant dans des conditions qui rendaient difficile l'évaluation de la vitesse.

A plus forte raison ne peut-on tenir aucun compte de la comparaison entre la vitesse de l'automobile et celle d'un cheval en galop ou du temps mis pour atteindre un objet situé à une distance mal définie (3).

Bien entendu, les juges n'exigent des témoignages précis que lorsqu'il s'agit d'établir la vitesse exacte à laquelle marchait l'automobile ; nous avons vu qu'ils se montrent beaucoup plus indulgents lorsqu'il s'agit simplement de démontrer que l'allure était exagérée, vu les circonstances, et de nature à constituer une faute engageant la responsabilité civile.

Des observations précédentes, il ressort, d'une

1. Trib. simp. pol. Lisieux, 7 fév. 1907. D. 1907:5. 24.

2. Trib. corr. Aix 8 avril 1908. D. 1908. 5. 56.

3. Trib. simp. pol. Le Mans, 5 déc. 1907. D. 1908. 5. 32.

part qu'on ne saurait jamais trop suspecter les déclarations des témoins et des agents verbalisateurs (1) ; d'autre part que la détermination d'un maximum de vitesse est une pure utopie à l'heure actuelle, puisqu'on ne pourra, pour ainsi dire, jamais établir d'une façon certaine s'il a été ou non dépassé.

2° Les conducteurs d'automobile ne sont pas quittes pour avoir obéi aux prescriptions du décret de 1899. Bien souvent ils se verront dresser contravention en vertu d'un arrêté municipal fixant un maximum de vitesse inférieur à 30 kilomètres, et qu'ils ignoraient complètement.

Pour éviter la condamnation, ils se sont empressés de contester la validité de ces arrêtés. Nous nous contentons d'exposer les résultats de la controverse (2).

Un premier point est certain : les maires ne pourraient autoriser une vitesse supérieure au maximum fixé par le décret ; ils peuvent, au contraire, en raison des nécessités particulières de la circulation locale, imposer un maximum inférieur. Une pareille mesure n'est pas en contradiction avec les prescriptions du décret et elle rentre dans les pouvoirs

1. On a vu des plaideurs établir d'une façon irréfutable que les gendarmes avaient inexactement calculé la distance séparant deux points de repère.

2. Sur toute cette matière voir Dortu. *De la circulation des automobiles*. Thèse de Paris, 1904.

conférés aux maires par la loi du 5 avril 1884 (1) (art. 98).

Mais ce pouvoir n'existe que dans les agglomérations et ne peut être exercé en dehors des limites de ces dernières (2). Il faut entendre par agglomération « toute réunion continue de maisons bordant l'un et l'autre côté de la route et présentant l'aspect d'une rue » (3).

L'arrêté doit être porté à la connaissance des étrangers par des affiches ou des écriteaux placés à l'entrée de la commune (4).

Le maire ne pourrait aller trop loin et interdire complètement la circulation à certaines catégories de véhicules ; il ne peut le faire que pour certaines voies, et à condition qu'il y ait nécessité démontrée. Le Conseil d'Etat a annulé un arrêté du maire du Tréport obligeant les automobiles à prendre l'allure d'un cheval au pas, comme équivalent à une prohibition absolue (5).

Les conducteurs feront bien d'observer les arrêtés municipaux car, outre qu'ils encourraient une amende en ne le faisant pas, ils commettraient, à

1. Cf. Cass., 15 janvier 1903. D. 1904. I. 534.

2. Cass., 31 octobre 1908. *Gaz. Pal.*, 26 novembre 1908.

3. Circulaire du préfet de Police en date du 17 juin 1896.

4. Trib. simp. police Sotteville-les-Rouen, 25 juillet 1907. D. 1908. 5. 32.

5. En ce qui concerne les arrêtés préfectoraux voir Dortu, *op. cit.*

notre sens, une grave imprudence en négligeant une mesure prescrite essentiellement en vue d'assurer la sécurité publique, et se verraient ainsi condamner à des dommages-intérêts, au cas d'accident.

Emploi du signal d'avertissement

Les automobilistes doivent signaler leur approche, en cas de besoin, au moyen d'une trompe (1); les vélocipédistes, de leur côté, sont tenus d'être munis d'un appareil sonore dont le son puisse être entendu à 50 mètres (2). Répond à cette condition le grelot qui peut être entendu à 50 mètres par un piéton, bien qu'il ne puisse l'être par un cavalier ou un voiturier (3). Peu importe le genre d'appareil choisi par le vélocipédiste, pourvu qu'il soit attaché à sa machine et fonctionne continuellement pendant la marche (4). Au contraire, d'après certains juges, l'emploi d'une trompe est obligatoire pour l'automobiliste, et l'usage d'une sirène constitue une infraction à l'article 15 du décret de 1899 (5).

Le cycliste ne doit pas se contenter de donner un

1. Décret du 10 mars 1899, art. 15.

2. Arrêté préfectoral du 29 février 1896, art. 2.

3. Cass., 19 février 1898. D. 1900. 1. 31.

4. Cass., 13 mars 1896 et 19 février 1897. D. 97. 1. 207.

5. Trib. simpl. pol. Boissy-Saint-Léger, 29 novembre 1907. D. 1908. 5. 32.

premier avertissement il doit le renouveler en s'approchant ; sinon il est responsable de l'accident survenu au passant (1).

L'usage de la trompe est imposée aux chauffeurs, en cas de besoin, dit le texte ; mais « l'exécution de cette prescription ne saurait être purement facultative et laissée à la seule appréciation des chauffeurs ; l'adoption d'une pareille interprétation aurait pour effet de rendre cette mesure illusoire ; il y a lieu, au contraire, de déclarer que cette prescription est obligatoire en certains cas, et laissée à l'appréciation des tribunaux » (2).

L'automobiliste a le devoir strict de corner quand il aborde un coude prononcé, quand il passe près d'un omnibus, afin de prévenir les voyageurs qui en descendent (3), ou quand il veut dépasser à grande vitesse une autre voiture (4), ou encore à la rencontre d'un troupeau de vaches (5). Un conducteur a été rendu responsable des blessures causées à un piéton, par le motif qu'il n'avait pas signalé, par des appels répétés, de trompe, le passage de sa voiture sur la route où il allait déboucher (6).

Le tout n'est pas d'avertir ; encore faut-il le faire à temps pour permettre aux gens de se garer, et ne

1. Nancy, 4 décembre 1896. D. 97.2.277.

2. Just. de paix Quimper, 6 juin 1906. D. 1906.5. 64.

3. Trib. corr. Seine, 11 mars 1901.

4. Trib. civ. Lyon, 4 juil. 1903, *Monit. Lyon*, 15 sept. 1903.

5. Trib. civ. Lisieux, 19 octobre 1905. D. 1906, 5. 56.

6. Rouen, 16 avril 1908, D. 1908.2. 64.

pas provoquer chez eux un affolement qui se traduit par des mouvements désordonnés ; comme cela est arrivé à deux piétons suivant la grand'route, et qui, avertis au dernier moment par un cycliste, firent des écarts ainsi que ce dernier et finalement se rencontrèrent avec lui (1).

Commet une imprudence l'automobiliste qui, roulant sur une route en ligne droite et pouvant apercevoir un promeneur à 300 mètres, ne fait usage de la trompe qu'à environ 10 mètres. « Un tel avertissement ne peut servir à rien, puisqu'il ne laisse à la victime que 2 secondes, à peine, pour se garer ; et il est même dangereux, étant donné l'hésitation et les faux mouvements qu'il doit inévitablement entraîner (2). »

Solution analogue donnée par le tribunal correctionnel de Lyon (3) dans les circonstances suivantes : une femme poussant une voiture suivait le côté droit d'une route ; effrayée par un appel de corne lancé à quelques mètres d'elle, elle se porta sur la gauche et fut atteinte par le véhicule. Le tribunal fait remarquer que l'appel, outre qu'il était donné mal à propos, était bien inutile, puisque la femme suivait la droite de la route.

1. Trib. civ. Beauvais, 12 nov. 1904. *Petites Annales du cycle et de l'auto*, déc. 1906, p. 276.

2. Lyon, 18 mai 1906. D. 1907. 5. 24.

3. Trib. corr. Lyon, 2 janv. 1907. *La Loi*, 21 janv. 1907.

Un jugement estime que le mécanicien qui corne à 30 mètres d'une rue transversale annonce son approche à une distance suffisante (1).

D'autre part, s'il est obligatoire de corner quand cela est utile, il ne faut pas s'amuser à le faire sans nécessité. L'abus de la trompe, formellement interdit à Paris (2), constitue une faute et engage la responsabilité de celui qui cause ainsi un accident, notamment s'il a eu pour effet d'effrayer un cheval (3).

SECTION II

Responsabilité indirecte

Conformément au principe exposé par le Code civil (art. 1384-3°), le conducteur de véhicule engagera la responsabilité d'une tierce personne quand il sera le préposé de cette dernière et qu'il agira dans l'exercice de ses fonctions (4). Peu importe qu'il soit ou non considéré comme domestique, la règle est la même.

Il s'agit tout d'abord de déterminer quand un con-

1. Trib. civ. Lille, 16 mars 1899.

2. Ordonnance de police du 3 mai 1905.

3. C. Montpellier, 9 fév. 1899. *Monit. Midi*, 12 mars 1899.— Trib. civ. Seine, 11 juil. 1900. *Lois et Sports*, 1906, p. 354.

4. Nous laisserons de côté tous les autres cas de responsabilité civile, comme ne présentant aucune particularité en ce qui nous concerne.

ducteur aura la qualité de préposé. D'une façon générale le lien de commettant à préposé résulte à la fois du libre choix et du droit de donner des instructions laissées au premier. C'est ce que dit le tribunal de la Seine : « Les rapports de commettant à préposé ne supposent pas seulement le choix et le paiement du second par le premier ; mais encore les liens corrélatifs d'autorité et de subordination, la possibilité d'ordres donnés et reçus... (1). »

En général, pas de difficulté à reconnaître la présence ou l'absence simultanée de ces deux éléments. Ainsi l'entrepreneur mécanicien, chargé de réparer une voiture et de la ramener, agit pour son propre compte et n'est pas le préposé du propriétaire dont il ne reçoit pas de gages et dont il ne subit pas l'autorité. Il ne saurait donc engager la responsabilité du propriétaire s'il blesse quelqu'un avec sa voiture (2). De même, lorsque l'employé d'un garage vient à se servir d'un automobile qui y est remise ; à l'insu du propriétaire, celui-ci ne pourrait être inquiété (3).

La doute naît quand il s'agit d'un mécanicien dont les services ont été loués à un particulier par un

1. Trib. civ. Seine, 6 fév. 1907. D. 1907. 5. 38.

2. C. Bordeaux, 19 avril 1905. *Petites annales du cycle et de l'auto*, 1906, p. 124. — Trib. comm. Seine, 10 oct. 1906. *Ibid.*, p. 239.

3. Trib. civ. Seine, 13 nov. 1905. *Ibid.*, p. 24.

entrepreneur, un constructeur ou un directeur de garage. Les deux éléments nécessaires pour impliquer la qualité de commettant ne sont plus réunis chez la même personne : le particulier donne bien des ordres au mécanicien ; mais celui-ci a été choisi par le loueur. Peut-on dire que, dans ce cas, le propriétaire de l'automobile devient un « commettant occasionnel » ; comme tel civilement responsable tant que dure la location ?

La jurisprudence, dans deux circonstances identiques, s'est prononcée radicalement en sens contraire :

1° Le vendeur d'un automobile ayant mis à la disposition de l'acheteur un mécanicien, non seulement pour la livraison de la voiture, mais encore pour sa conduite jusqu'à la campagne et pendant l'apprentissage du propre chauffeur de l'acheteur, le tribunal civil de la Seine (1) a décidé que la personne civilement responsable du quasi-délit causé par le mécanicien était, non passon commettant ordinaire, mais son commettant occasionnel au moment de l'accident, c'est-à-dire le propriétaire de l'automobile. Le jugement se base sur ce que celui-ci, étant dans la voiture au moment du sinistre, se trouvait seul, en fait, à pouvoir donner des instructions au conducteur ; il n'indique pas, d'ailleurs, qu'il en ait effectivement donné.

1. Trib. civ. Seine, 6 fév. 1907. D. 1907. 5. 38.

2° La 11^e Chambre du tribunal correctionnel de la Seine (1), par un jugement confirmé par la Cour de Paris, a, dans des circonstances semblables, condamné les vendeurs comme civilement responsables de l'écrasement d'un piéton, causé par l'imprudence du mécanicien. Le propriétaire, bien que se trouvant dans l'automobile au moment de l'accident, n'avait donné aucun ordre. Le tribunal n'en déclare pas moins que « les personnes que l'on emploie accidentellement et qui sont louées à celui qui s'en sert par leur maître ou patron ne sont pas des préposés au regard de celui qui les a ainsi loués pour un service déterminé. Ainsi, lorsqu'on loue une voiture de louage, la responsabilité de l'accident arrivé par le fait du cocher ou des chevaux donnés à louage, incombe à l'entrepreneur qui les a loués et non à la personne qui les a pris à bail. Il n'y a d'exception que dans le cas où cette dernière personne a contribué à l'accident, par des ordres particuliers ou quelque autre fait du même genre (2). Le cocher, quoique obéissant aux ordres du client, pour l'usage à faire de l'attelage, reste soumis aux instructions et à l'autorité du loueur pour la façon de conduire et d'éviter les accidents (3). »

1. Trib. corr. Seine, 23 fév. 1905. *Gaz. trib.*, 24 fév. 1905. Conf. par C. Paris, 3 juin 1905.

2. Cf. Bordeaux, 18 nov. 1907. D. 1908, 5. 55.

3. Cf. Sourdat, *op. cit.*, n° 894.

Laquelle de ces deux opinions doit-on préférer ? Nous nous rangeons sans hésiter à la deuxième, et cela pour deux motifs : Le premier c'est que le vendeur touche directement le prix de location du mécanicien et en retire un bénéfice ; il agit donc comme entrepreneur et répond comme tel de ses employés. Le second, c'est que le vendeur a librement choisi son mécanicien, tandis que l'acheteur s'est contenté d'accepter celui qu'il lui offrait. Quand bien même l'acheteur pourrait donner des ordres au chauffeur, il lui manquera toujours une des deux conditions exigées pour répondre à la définition du commettant : celle du libre choix. Seul le loueur possède les deux qualités nécessaires : il a pu choisir à son gré le conducteur ; il peut le rappeler, le congédier, modifier son salaire : il conserve le « droit de le surveiller et de lui donner des instructions au point de vue de la marche normale de la voiture et des mesures à prendre pour éviter les accidents » (1). Il doit donc répondre des fautes de son préposé, quitte à se retourner contre celui qui l'emploie, si ce dernier, par son intervention maladroite, a contribué à causer l'accident. Ce n'est plus alors l'article 1384 qui est en jeu mais bien l'article 1382.

Ces principes s'appliquent au cas où les services du mécanicien ayant été loués pour un voyage déter-

1. C. Paris, 3 juin 1905. *Lois et Sports*, août 1905, p. 42.

miné, celui-ci a reçu de son patron des instructions précises pour la marche du voyage. Le patron est seul responsable (1). La jurisprudence se prononce dans le même sens, et à plus forte raison, quand le véhicule est donné en location en même temps que le conducteur (2).

Demandons-nous maintenant quand le préposé devra être considéré comme étant dans l'exercice de ses fonctions. D'une façon générale, les tribunaux se montrent assez larges dans leur appréciation. Il n'est pas nécessaire que l'acte dommageable ait été accompli par le préposé dans l'exécution d'un ordre déterminé ; il suffit qu'il l'ait été pendant le cours ou à l'occasion d'un mandat donné d'une façon générale. Par exemple, la mission de conduire la voiture à tel endroit déterminé, confiée par le maître à son chauffeur, suffira pour entraîner la responsabilité du premier, bien que l'accident soit dû à une faute personnelle du second, comme l'inobservation des prescriptions réglementaires ; chose qui ne lui avait été nullement recommandée (3).

La jurisprudence va plus loin et considère que les

1. Trib. corr. Seine, 22 fév. 1905. *Gaz. Trib.*, 7 avril 1905.

2. Trib. comm. Seine, 13 mars 1905. *La Loi*, 5 avril 1905.

— Trib. civ. Seine, 26 juin 1895. *La Loi*, 25 oct. 1895.

3. Cf. Trib. civ. Chalon-sur-Saône, 13 juil. 1906. *Petites Annales du cycle et de l'auto*, 1906, p. 181. — C. Caen, 26 juin 1907. *Gaz. Trib.*, 4 août 1907.

commettants sont responsables non seulement du dommage causé par leurs préposés dans l'exercice normal et régulier des fonctions auxquelles ils sont employés, mais encore du dommage résultant de l'abus de ces fonctions. Il y aura abus de fonction quand le préposé, ayant reçu l'ordre de reconduire un automobile au garage, s'en sert pour faire une promenade d'agrément (1).

Un chauffeur, ayant été chargé par son patron de conduire quelqu'un de Paris à Rouen, causa dans cette ville la mort de deux personnes, en se promenant avec des camarades. Le tribunal civil et ensuite la Cour de Rouen (2) déclarèrent que le préposé devait être considéré comme ayant agi dans l'exercice de ses fonctions ; car le retour à Paris demandait deux jours, et l'accident s'était produit le deuxième jour après l'arrivée à Rouen.

Un mécanicien au service d'un directeur de garage étant sorti pour faire une promenade avec des amis blessa grièvement un gardien de la paix. Le directeur fut condamné, bien que la sortie ait eu lieu en fraude (3).

Le cocher qui commet un viol sur la personne

1. Cass., 23 mars 1908, D. 1900. 1. 351. Conf. C. Paris, 21 déc. 1906.

2. Arrêt cité par Imbrecq. *L'Automobile devant la Justice*, p. 109.

3. Trib. corr. Seine, 27 juin 1907.

d'une jeune fille mineure, à lui confiée pour la conduire dans un endroit déterminé, engage la responsabilité de son patron (1). De même pour le cocher qui s'attribue un objet eublié dans la voiture (2). Par contre, on ne saurait considérer, comme un abus de fonctions, le fait par un cocher de se livrer à des violences en dehors de la conduite de sa voiture (3).

Le propriétaire est responsable quand bien même le conducteur aurait agi au mépris d'une défense formelle (4). Tant pis pour lui s'il a mal choisi ou mal surveillé son préposé.

Cependant la responsabilité du commettant n'existe pas dans tous les cas où il y a abus de fonctions ; elle disparaît toutes les fois que la victime du dommage a envisagé le préposé comme agissant pour son compte personnel, et non pour celui du commettant (5). Ainsi le propriétaire d'un automobile interdit formellement à son chauffeur de sortir avec sa voiture ; et malgré tout celui-ci emmène promener un camarade, sans lui laisser ignorer, d'ailleurs, la défense de son maître. Le voyageur blessé, en cours de route dans une collision avec un fiacre, n'a

1. Trib. civ. Seine, 28 mai 1872. D. 73. 2. 7.

2. Trib. civ. Seine, 30 mars 1882. *Gaz. Pal.*, 1882. 2. 6.

3. Trib. civ. Seine, 18 mars 1892. *Gaz. Trib.*, 31 mai 1893.

4. C. Dijon, 24 juil. 1874. *Rép.* Dalloz. Supp. v. Resp. n° 788 en note.

5. Cas., 21 nov. 1876. D. 78. 1. 19.

aucune action contre le propriétaire en pareille occurrence ; « attendu que la personnalité du commettant étant restée étrangère à sa détermination, il ne saurait être admis à réclamer à ce dernier la réparation du préjudice qu'a pu lui causer le fait personnel de son camarade » (1).

Autre exemple : Un cocher au service de la Compagnie générale des Voitures, malgré la défense des règlements, laissa monter un collègue dans sa voiture, pour le conduire chez lui. Sur ces entrefaites survint une rencontre dans laquelle le collègue fut blessé. La Compagnie poursuivie fut renvoyée indemne par le tribunal ; « attendu que X..., étant monté dans une voiture conduite par son camarade Y..., par une complaisance de celui-ci, contrairement au règlement, sans aucune rétribution convenue ; ils avaient par cela même exclu d'un commun accord tout ce qui, au regard de X... et dans la circonstance, pouvait faire considérer Y... comme le préposé ou le mandataire de la Compagnie ; que c'est donc à bon droit que celle-ci décline toute responsabilité » (2).

Le commettant cesse encore d'être responsable quand le préposé agit en dehors de ses fonctions, par

1. Cass , 12 déc. 1903. D. 1904. 1. 70 annulant C. Paris, 27 janv. 1902. — Cf. Bruxelles, 25 juin 1906. *La Loi*, 18 oct. 1907.

2. Trib. civ. Seine, 14 janv. 1891. D. 93. 2. 57.

exemple quand il accomplit un acte qui n'est pas dans ses habitudes. Tel est le cas de l'employé qui, sortant à bicyclette, renverse un passant, alors que, d'une part, il ne rentrait pas dans son rôle de faire habituellement les courses de la maison à bicyclette, et que, d'autre part, l'accident s'est produit lors d'une course qui ne lui avait pas été réellement commandée (1).

Le préposé, pendant les congés qui lui sont accordés, ne remplit aucune fonction ; par suite l'accident qu'il occasionne pendant ce laps de temps ne peut être imputé qu'à lui (2). La situation reste la même, quand bien même le patron aurait prêté à son employé, pour son agrément personnel, l'instrument avec lequel il a causé le dommage (3).

Il en est encore ainsi quand le préposé une fois son travail terminé, s'il est à la journée, ou pendant un congé, s'empare d'un véhicule appartenant à son patron à l'insu de ce dernier.

Il ne faudrait pas croire qu'en vertu de l'article 1384 le préposé est déchargé de tous dommages-intérêts. Le commettant possède contre lui un recours, souvent illusoire il est vrai, aux termes du droit commun, c'est-à-dire à condition d'établir une faute à

1. Trib. civ. Seine, 28 déc. 1896. *Gaz. Pal.*, 97. 1. 312.

2. Trib. civ. Seine, 6 déc. 1904, conf. C. Paris, 8 nov. 1906. *Lois et Sports*, 1907, p. 10.

3. C. Limoges, 28 nov. 1868. S. 69. 2. 42.

sacharge. Par contre le préposé, poursuivi seul par un tiers, ne peut se retourner contre son patron, car « dans les rapports de commettant à préposé, c'est ce dernier qui doit supporter seul les conséquences de sa faute, et qui doit en indemniser son commettant, loin de pouvoir lui en demander garantie » (1).

L'article 1384 est d'interprétation stricte ; dès qu'on sort de ses limites, on retombe sous l'autorité de l'article 1382. Le propriétaire d'un automobile qui prête sa voiture à un tiers ne peut être actionné en dommages-intérêts que s'il a commis une faute personnelle en ne s'assurant pas, au préalable, de la capacité de ce tiers au point de vue de la conduite des automobiles (2), par exemple quand il a omis de vérifier si le tiers possédait un certificat de capacité (3).

1. Cass., 24 février 1886. *Gaz. Pal.*, 86. 2. 366.

2. Trib. corr. Seine, 30 juin 1905. D. 1905. 5. 40.

3. Même solution quand le tiers est la propre femme du propriétaire.

CHAPITRE IV

Théories nouvelles sur la responsabilité civile

La théorie classique de la responsabilité basée sur la faute qui, pendant des siècles, avait répondu aux besoins de l'humanité, a été depuis quelques années l'objet des plus vives critiques. On lui a reproché notamment de ne plus répondre aux besoins de la société moderne. « L'application pure et simple des idées anciennes, dit-on (1), amène des résultats choquants contre lesquels l'esprit public proteste ; la pratique s'ingénie à les éviter ; le législateur et la jurisprudence, pour sortir d'embarras, sont obligés de faire appel à de nouveaux principes... » C'est ainsi que sont apparues successivement deux doctrines nouvelles, l'une dérivée de la théorie classique et restant avec elle dans un lien d'affinité étroit, l'autre basée sur des idées absolument opposées. La première est la théo-

1. R. Demogue. *De la réparation civile des délits*. Paris, 1898, p. 27.

rie de l'abus de droit, la seconde est celle du risque ou de la responsabilité objective.

D'après M. Saleilles, toute résistance à la poussée actuelle serait vaine : « Nous savons, écrit-il (1), par le grand exemple historique du droit romain, que c'est une loi sociologique, que, quoi qu'on fasse, et si étroitement qu'on veuille l'enfermer sous l'appareil législatif, le pouvoir qui juge trouvera toujours quelque fissure pour en sortir, aller de l'avant et préparer la voie au pouvoir qui fait la loi. »

Cette fissure, l'a-t-on trouvée, est-il nécessaire de la chercher ? C'est ce que nous allons voir.

SECTION I

Théorie de l'abus de droit

Cette théorie, plus ancienne que l'autre, est surtout l'œuvre de la jurisprudence (2) qui en appliquait les principales idées, bien avant qu'on ait songé à l'ériger en doctrine indépendante. Elle a été inspirée uniquement par le souci de l'équité, sans qu'aucune considération politique ou sociale soit intervenue.

Le Code ne mentionne nulle part l'abus de

1. R. Saleilles. *Les accidents du travail et la responsabilité civile*. Paris, 1897, p. 1.

2. Le premier arrêt remonte à Cass., 19 juillet 1826.

droit (1), mais certains articles, entre autres ceux qui exigent que le titulaire d'un droit en jouisse en bon père de famille (art. 601, 1728, etc.), en contiennent la notion implicite. On peut dire qu'en fait les droits ne sont pas absolus. Ils sont renfermés dans des limites extrêmement variables suivant les époques, l'état de l'opinion et des mœurs, passé lesquelles l'usage d'un droit devient, suivant les uns un abus, suivant les autres un fait illicite punissable comme tel (2). C'est là une pure querelle de mots, car au fond tout le monde est d'accord pour approuver les décisions de la jurisprudence basées sur cette idée.

D'ailleurs la notion d'abus de droit n'est pas nouvelle et, si elle a pris une grande extension à l'heure actuelle, c'est qu'elle correspond plus spécialement aux sentiments et aux besoins de notre époque (3). Les droits ont pu être absolus au début ; mais, dans l'intérêt même de la société, certains ont du être restreints peu à peu. Ils ont cessé d'être « des prérogatives individuelles que chacun utilise à sa guise,

1 La commission de révision du Code civil de la Société d'Etudes Législatives a discuté la question de savoir si on devait l'y introduire, soit dans l'article 6, soit dans l'article 1382. V. le *Bulletin de la Société*, année 1905, pp. 325-350.

2. Planiol. *Traité élémentaire de droit civil*, t. II, 3^e édit., n° 871.

3. Cf. Charmont. « L'abus de droit », *Revue trimestrielle de droit civil*, 1902, pp. 112-125.

individuellement. Ce sont des concepts sociaux qui doivent se réaliser d'une certaine manière, dans un certain esprit, socialement » (1).

Les Romains eux-mêmes ont été contraints d'abandonner un peu de leur fameuse maxime : *Nemo videtur dolo facere qui suo jure utitur* (2) ; et, s'ils « ne sont pas parvenus à édifier une théorie générale de l'abus des droits, ils ont accepté du moins certaines solutions qui en constituent autant de manifestations concrètes et indéniables » (3). La lutte s'est poursuivie à travers l'histoire entre l'individualisme et le collectivisme, entre l'idée de liberté et l'idée de justice. Suivant que l'un ou l'autre l'emporte, la notion de l'abus de droit se rétrécit ou s'élargit.

C'est ainsi que la législation révolutionnaire déclarait que « tout ce qui n'est pas défendu par la loi est permis, et ne peut être empêché » (4) ; tandis que le Code civil allemand (art. 226) proclame que « l'exercice d'un droit n'est pas permis lorsqu'il ne peut avoir d'autre but que de causer un dommage à autrui ». Aujourd'hui c'est le second courant qui

1. Jossierand. *De l'abus des droits*. Paris, 1905, pp. 13 et 14.

2. Gaius. Dig. Livre L. tit. 17, frgt. 55.

3. Jossierand, *op cit.*, p. 12.

4. Article 5 de la Déclaration des Droits de l'homme de la Constitution de 1791.

l'emporte et les pays les plus individualistes, comme les pays anglo-saxons, n'ont pu y rester insensibles.

L'abus de droit a donc toujours existé en fait ; mais ce n'est qu'au xix^e siècle que l'on a songé à en faire une théorie originale et à en déterminer les règles précises. Ici on s'est heurté à des difficultés considérables dont la principale est la détermination du fait constitutif d'abus de droit. Il s'agit d'une notion purement subjective et fuyante, variable, non seulement avec l'état des mœurs, mais encore avec chaque droit particulier, par suite presque impossible à généraliser. Pourtant nombre d'auteurs distingués se sont efforcés de trouver un critérium auquel reconnaître l'acte abusif. D'aucuns veulent le voir dans un élément d'ordre essentiellement subjectif : intention de nuire, mobile qui a déterminé l'acte, c'est-à-dire motif légitime (1) ; d'autres prétendent le trouver dans une notion d'ordre objectif : le détournement du but économique et social du droit (2) ; son exercice anormal (3). Le premier critérium, outre qu'il nécessite de dangereuses recherches psychologiques, manque son but ; les hommes passent leur vie à se nuire les uns aux autres ; c'est la loi de la concur-

1. Jossierand, *op. cit.*, chap. III, p. 49-53.

2. Génv. *Méthode d'interprétation et sources en droit privé positif*. Paris, 1899.

3. Saleilles. *Théorie générale de l'obligation*, p. 370 en note.

rence (1). Exigera-t-on que l'intention malicieuse ait été l'unique mobile (2), ou simplement le mobile principal ? Comment déterminer le motif légitime ? Quant au critérium objectif, ce n'est que l'application au droit civil de la théorie administrative du détournement de pouvoirs, théorie inadmissible en droit privé ; car le titulaire d'un droit ne le tient pas d'une délégation expresse ou tacite qui lui en fixe les limites ; il est libre d'en faire l'usage que bon lui semble. D'un autre côté, à quelle époque appréciera-t-on ce but, à celle où le droit a été conféré, ou bien au moment du litige ?

M. Jossierand expose ainsi, dans ses grandes lignes, la théorie de l'abus de droit (3) :

1° La notion de l'abus des droits est subjective, elle se déduit des mobiles qui ont déterminé le titulaire d'un droit à l'exercer ; mobiles qui, par hypothèse, sont contraires à la finalité de ce droit.

2° Il n'y a pas de criterium général, parce que chaque droit a sa finalité propre.

3° Tous les droits comportent l'abus.

4° L'abus n'engage la responsabilité que s'il a eu des conséquences préjudiciables pour quelqu'un ; au contraire le défaut de droit entraîne une sanction, même s'il n'y a eu aucun dommage.

1. Cf. Planiol, *op. cit.*, n° 871 *bis*.

2. C'est la solution du Code civil allemand, article 226.

3. D. 1908.2.75 en note.

Les efforts faits pour trouver un criterium général ont donc échoué, M. Josserand le reconnaît. Tous ceux que l'on a proposés, le sien comme les autres, aboutissent à s'en remettre dans chaque cas particulier à l'arbitraire des juges ; arbitraire qui, resserré par les limites objectives des droits, guidé et sanctionné par l'opinion publique, constitue, de l'aveu de M. Josserand, la meilleure des garanties pour les particuliers. « Mieux vaut, dit-il, l'application raisonnée et humaine du droit, fût-ce au prix de quelques erreurs, que sa réalisation automatique ; mieux vaut la règle *summum jus, summa injuria*, que la maxime haïssable *dura lex, sed lex* (1). »

Etait-ce bien la peine de construire une théorie de toutes pièces, pour aboutir à un pareil résultat ? Ne voit-on pas l'analogie singulière qui existe dans l'impossibilité où l'on se trouve de définir d'une façon exacte, et la faute, et l'abus de droit ? L'abus de droit ne serait-il, en définitive, qu'un acte fautif ? On a dit de l'abus de droit que c'était une théorie mouvante et souple ; qu'il ne pouvait engager la responsabilité en l'absence de préjudice souffert (2). Voilà bien deux éléments caractéristiques de la faute.

Aussi certains auteurs (3) n'hésitent-ils pas à

1. Josserand, *op. cit.*, p. 86.

2. Josserand, *op. cit.*, p. 72.

3. Planiol, *op. cit.* — Demolombe. *Engagements*, p. 572.
— Baudry-Lacantinerie et Barde. *Traité de droit civil*. « Des obligations », t. II. 2^e édit., 2^e partie.

rejeter la théorie de l'abus de droit. Ils expliquent les décisions de la jurisprudence au moyen de la théorie traditionnelle de la faute si élastique et qu'il a suffi d'élargir un peu.

Les tribunaux ont appliqué l'idée d'acte abusif à certaines catégories de droits ; mais aucun jugement n'en fait mention à propos de la conduite des véhicules ; ils ne parlent que de la faute du conducteur. D'ailleurs la théorie de l'abus de droit, fût-elle admise à l'état distinct, ne saurait trouver place dans notre matière, les limites strictes imposées par les lois et règlements à la liberté du conducteur laissant difficilement place à l'abus. L'idée de faute suffit amplement à expliquer toutes les condamnations.

En résumé il ne faut voir dans l'abus de droit qu'une extension de l'idée de faute, et non une doctrine originale qui, pour beaucoup de ses partisans, n'était qu'une étape vers la conquête de la responsabilité objective.

SECTION II

Théorie objective

Elle se distingue nettement de la précédente par ses caractères tout opposés. Œuvre de la doctrine, élaborée uniquement sous l'influence des idées

sociales, elle se sépare très nettement de la théorie classique dont elle est devenue l'antithèse.

Les premiers efforts en faveur de la responsabilité objective ne remontent guère au delà d'une trentaine d'années. Ils ont été suscités par la situation faite aux ouvriers par le développement du machinisme moderne. L'essor considérable pris par l'industrie, le remplacement de la main-d'œuvre par des machines puissantes, ont accru à la fois la fréquence et la gravité des accidents dont étaient victimes les ouvriers. Pour se faire indemniser, ceux-ci devaient, conformément au droit commun, prouver la faute du patron, chose toujours très difficile, fort souvent impossible, car les progrès du machinisme ont fait « changer de caractère les accidents » (1). Ils ont en général une origine obscure : l'accident en devenant industriel et mécanique, est devenu anonyme. Ainsi plus l'ouvrier était exposé, plus il lui devenait difficile de se défendre. Cette situation intolérable, jointe à l'importance toujours croissante accordée à la classe ouvrière, émut vivement l'opinion publique.

Le Parlement, la doctrine, la jurisprudence s'efforcèrent à la fois de trouver un moyen pour soustraire l'ouvrier aux conséquences d'accidents dans lesquels il n'était pour rien. La seule façon était évidemment

1. Jossierand. *De la responsabilité du fait des choses inanimées*. Paris, 1897, *in princ.*

de rendre le patron responsable ; mais comment y parvenir ? Auteurs et juges se mirent à la recherche de solutions nouvelles, et, après diverses tentatives infructueuses, parvinrent à élaborer la théorie du risque professionnel, consacrée par la loi du 9 avril 1898.

Les tribunaux avaient beau se montrer très faciles pour admettre l'existence d'une faute à la charge du patron ; il n'en était pas moins vrai que, fort souvent, la victime ne pouvait en apporter la moindre preuve. L'article 1382 du Code civil étant impuissant à donner satisfaction à l'équité, la jurisprudence pensa trouver la solution du problème dans l'article 1386. D'après cet article, « le propriétaire d'un bâtiment est responsable du dommage causé par sa ruine, lorsqu'elle est arrivée par suite du défaut d'entretien ou par le vice de construction ». Cette responsabilité a lieu de plein droit, la victime n'ayant à prouver que le défaut d'entretien ou le vice de construction ; preuve beaucoup plus facile que celle exigée par l'article 1382. Les juges s'efforcèrent d'appliquer l'article 1386 aux accidents du travail, en étendant progressivement le sens du mot « bâtiment ». « L'article 1386, disait-on (1), est le dévelop-

1. Note de M. Bourguignat sous Montpellier. S. 76. 2. 225.
— Cf. Demolombe. *Engagements*, n° 664 — Larombière.
Théorie de l'obligation, t. V *in fine*.

pement, pour une hypothèse spéciale, d'une règle générale posée par l'article 1384 qui le précède, et où nous lisons qu'on doit répondre même des choses qu'on a sous sa garde. Loin donc qu'il soit limitatif, il n'est rien autre chose qu'un exemple qui confirme et explique la règle. » Ainsi la loi n'a cité les bâtiments qu'à titre d'exemple ; rien n'empêche de leur assimiler d'autres choses inanimées ; et la jurisprudence, après avoir indiqué le caractère purement énonciatif de l'article 1386, de l'étendre successivement aux arbres (1), puis aux machines fixées au sol (2).

L'extension ainsi donnée à l'article 1386 était difficilement justifiable. Rien ne prouve qu'il soit purement énonciatif ; au contraire, venant à la suite de dispositions spéciales, et non générales comme celles de l'article 1382, il doit comme les premières être interprété restrictivement. Avec une pareille jurisprudence, l'article 1386 prend la valeur d'un texte restrictif, alors qu'il a été écrit pour imposer une responsabilité qui n'aurait pas existé sans lui (3).

D'un autre côté le terme « bâtiment » se prête mal à une assimilation. Il désigne ordinairement une mai-

1. C. Paris, 20 août 1877. S. 78. 2. 48. — Grenoble, 10 février 1892. S. 93. 2. 205.

2. Cass., 19 avril 1887. D. 88. 1. 27.

3. Cf. Planiol. *Revue critique de législation et de jurisprudence*, 1906, p. 80-99.

son ou autre construction ; c'est le sens que lui donne la tradition, et c'est sans doute dans cette acception que l'ont employé les rédacteurs du Code. Il est en tous cas certainement impossible d'assimiler aux bâtiments les terrains non bâtis, non plus que les choses mobilières comme les machines non adhérentes au sol : la jurisprudence s'y est refusée (1).

Même en admettant cette opinion, la preuve que devrait fournir la victime de l'accident serait encore bien délicate. Tout ce que pourraient faire les juges, ce serait de se montrer plus ou moins faciles pour admettre l'existence d'un vice de construction ou du défaut d'entretien.

La théorie basée sur l'article 1386 était donc à la fois juridiquement très discutable, et pratiquement impuissante à réaliser le but poursuivi (2). Il importe de remarquer qu'aucun de ses partisans n'avait entendu sortir du domaine traditionnel de la faute. Pour les uns comme pour les autres, la responsabilité de l'article 1386 reposait sur une présomption de faute établie par la loi à la charge du propriétaire : celui-ci est tenu d'avoir sa chose en bon état, faute de quoi il doit en supporter les conséquences. « Toutes les choses que nous possédons, dit M. Sourdat (3), doivent être tenues en un tel état qu'elles ne

1. V. cep. Cass., 16 juin 1896. D. 97. I. 433. Mais cette opinion n'a pas été suivie.

2. Cf. Jossierand, *op. cit.*, 49.

3. Sourdat, *op. cit.*, t. II, n° 1458.

nuisent point à autrui ; sans cela le dommage qui en résulte doit être considéré comme le résultat de notre négligence, d'une faute de notre part. » C'est aussi l'opinion de Demolombe (1). Nous verrons qu'on ne devait pas s'en tenir là.

Devant l'insuccès de la théorie délictuelle, deux auteurs (2) se tournèrent vers la responsabilité contractuelle et s'efforcèrent d'étendre aux accidents industriels les articles 1142 et suivants du Code civil. Ils prétendaient imposer aux patrons une foule d'obligations sous-entendues dans le contrat intervenu entre eux et leurs ouvriers. « Le patron, écrivait M. Sauzet, doit veiller à la sécurité de l'ouvrier, c'est-à-dire qu'il doit le conserver sain et sauf au cours de l'exécution du travail dangereux qu'il lui confie et qu'il dirige. Il doit à chaque instant pouvoir le restituer, le rendre à lui-même valide comme il l'a reçu. » L'ouvrier n'avait donc plus à démontrer que l'existence du contrat et son inexécution, ce qui lui eût été facile. Malheureusement cette théorie « divinatoire et excessive (3) » devait échouer complètement. Elle ne rayonnait pas au delà du domaine

1. Demolombe, *op. cit.*, t. XXXI, n^{os} 538 et 656.

2. M. Sauzet. « De la responsabilité des patrons vis-à-vis de leurs ouvriers. » *Revue critique*, 1883. — Sainctelette. *Responsabilité et garantie*.

3. Jossierand, *op. cit.*, p. 31.

contractuel ; et de plus était insuffisante, la garantie pouvant être écartée par le contrat lui-même.

Force était bien d'en revenir à la responsabilité délictuelle. On s'avisa tout à coup de mettre à profit une disposition jusqu'alors inaperçue de l'article 1384-1^o ; on en fit sortir un principe nouveau bouleversant toutes les théories admises jusque-là. Pendant trois quarts de siècle on s'était contenté d'interpréter l'article 1384 par l'article 1382. On en déduisait :

1^o Que la responsabilité du propriétaire d'une chose inanimée était inséparable de l'idée de faute ;

2^o Que cette faute devrait être prouvée par le demandeur en indemnité : « La responsabilité encourue du chef des choses inanimées est soumise au droit commun : *Actori incumbit probatio*. Telle est, pensons-nous, la seule solution possible de notre droit (1). »

A partir de 1880 commença à se faire jour une interprétation nouvelle de l'article 1384-1^o. On prétendit que cet article formait une disposition toute spéciale indépendante de l'article 1382, par suite étrangère à toute idée de faute, et que les mots « choses que l'on a sous sa garde » s'étendaient à toute espèce de choses, mobilières ou immobilières, animées ou non. On a tiré de là toute une théorie : celle de la responsabilité objective, ou du risque.

1. Willems, *Revue générale de droit*, 1895.

Les arguments invoqués en faveur de la nouvelle opinion sont les suivants : l'article 1384, dit-on, ne servirait à rien s'il n'était que l'application de l'article 1382 ; il a donc une portée spéciale. D'autre part, il n'exige pas que l'on prouve une faute à la charge de la personne civilement responsable. Il doit en être de même pour la responsabilité du fait des choses, mises par lui sur le même plan. On ne peut séparer deux situations que le législateur a pris soin d'englober sous une formule unique. D'ailleurs l'article 1385, lui non plus, n'exige pas que la victime établisse une faute à la charge de celui qui use de l'animal.

En second lieu, l'article 1384-4^o ne permet la preuve contraire qu'aux père, mère, instituteurs et artisans ; c'est donc qu'il la refuse aux autres (argument *a contrario*). On en revient alors au droit commun de l'article 1384-1^o, c'est-à-dire à la responsabilité absolue, aussi bien pour la responsabilité du fait des choses que pour celle du fait des personnes. Il y a donc ici non pas présomption de faute, admettant la preuve contraire mais obligation *ex lege*.

On ajoute qu'il ne faut pas se laisser éblouir par l'intitulé du chapitre II, la plupart des dispositions contenues dans ce chapitre étant incompatibles avec l'idée de faute, par exemple l'article 1386. Les tribunaux parlent de la présomption légale des arti-

cles 1384-3°, 1385 et 1386. Il n'y a là aucune idée de faute, et il doit en être de même pour l'article 1384-1°. « Il est impossible, dit-on (1), de donner à la présomption un caractère absolu, sans sortir du domaine étroit de la faute... Ou bien l'article 1384-1° établit une présomption *juris tantum*, ou bien il est étranger à toute présomption et ne peut s'expliquer que par la création d'une obligation légale. Si le législateur avait songé à la faute, il aurait réservé la preuve contraire. »

Tous ces arguments n'ont pas été sans soulever de vives critiques. On a répondu :

1° Que la théorie de la responsabilité civile est dominée tout entière par l'article 1382, placé en tête du chapitre, c'est-à-dire par le principe de la faute. Cette solution a pour elle la tradition qui ignorait une responsabilité exempte de faute. On ne saurait invoquer en sens contraire l'opinion émise par Bertrand de Greuille au Tribunat : « En thèse générale rien de ce qui appartient à quelqu'un ne peut nuire impunément à un autre (2). » C'est là une opinion personnelle, émise à la légère. D'ailleurs le tribun Tarrible déclarait devant le Corps législatif que « le dommage, pour qu'il soit sujet à réparation, doit être l'effet d'une faute ou d'une imprudence de la

1. Jossierand, *op. cit.*, p. 98-99.

2. Fenet, t. XIII, p. 477.

part de quelqu'un. S'il ne peut être attribué à cette cause, il n'est plus que l'ouvrage du sort, dont chacun doit supporter les chances » (1). La place de l'article 1382 en tête du chapitre montre bien qu'il domine tout le reste. Si le législateur avait voulu, deux articles plus loin, émettre une opinion tout à fait opposée et contraire aux principes admis à cette époque, nul doute qu'il ne l'eût fait en termes clairs et non équivoques. Supposer le contraire serait la négation de toute logique et l'arbitraire ;

2^o Les termes mêmes de l'article 1384 s'opposent à l'interprétation qu'on leur donne. Les expressions « par le fait » des choses que l'on a « sous sa garde », quoi qu'on en dise, s'appliquent mal à des objets inanimés. Le mot « fait » évoque l'idée d'un être vivant ; et on ne dit guère d'une chose inanimée qu'on l'a sous sa garde (2).

La formule générale employée par l'article 1384-1^o s'explique par ce fait que, dans le projet de l'an VIII, les articles 1384 et 1385 étaient réunis. Il semble donc bien que le législateur ait voulu grouper dans une même formule toutes les choses animées dont on doit répondre, parce qu'on a sur elles

1 Fenet, t. XIII, p. 488.

2. Dans ce sens : Esmein, notes dans S. 97. 1. 17 ; 98. 1. 65 ; 99. 1. 497. — Cf. Réfutation de ces arguments : Josserand, note dans D. 1900. 2. 289.

un devoir de surveillance : d'une part les personnes et d'autre part les animaux. La scission postérieure des deux articles n'est qu'un accident de rédaction ; la formule a subsisté.

Enfin la presque unanimité des auteurs et des arrêts admet, nous l'avons dit que les articles 1384 et suivants sont basés sur une présomption de faute : si un accident arrive c'est que le gardien a manqué au devoir de surveillance qui lui incombe.

Ces raisons nous paraissent probantes et, sans nous y attarder, nous estimons impossible de faire sortir des textes du Code une responsabilité indépendante de toute faute, en règle générale ; tout au plus peut-on admettre avec certains partisans de la théorie traditionnelle (1), que l'article 1386 est étranger à toute idée de faute. Encore cela s'explique-t-il fort bien par des motifs d'utilité pratique (2). On peut trouver dans le Code l'idée d'une responsabilité objective ; quant à y trouver la consécration de cette théorie, cela nous paraît une opinion insoutenable, une recherche vaine (3).

Toute considération de textes mise à part, quelles sont au juste les conséquences de la théorie nouvelle ?

1. Planiol, *op. cit.*, n° 925.

2. Cf. Beudant et Capitant, *loc. cit.*, p. 113.

3. V. ce que dit de l'interprétation du Code M. Saleilles, dans la préface du livre de M. Gény. *Méthode d'interprétation et sources en droit privé positif*. Paris, 1899.

M. Josserand (1) nous les expose de la manière suivante :

1° Ce n'est pas toujours le propriétaire qui répond du dommage causé par sa chose ; mais parfois la personne qui en a la garde, comme cela est dit dans l'article 1385 ;

2° Toute idée de faute étant écartée, la victime n'aura à établir qu'un rapport de causalité entre le dommage et la chose. On admet bien que le demandeur n'a à prouver ni l'imprudence de la personne civilement responsable, ni celle du gardien de l'animal ; pourquoi aurait-il à prouver celle du gardien des choses inanimées ? Dire le contraire, c'est traiter la victime différemment suivant qu'elle est renversée par une voiture ou par un automobile, ce qui est illogique ;

3° Le gardien ne peut se soustraire à la responsabilité mise à sa charge par l'article 1384-1° qu'en prouvant la faute de la victime ou la force majeure. Le texte ne réserve pas la preuve contraire.

Quel fondement donner à cette responsabilité du fait des choses ? Ce ne peut être la propriété ; le texte parle simplement de garde. Ce ne peut être non plus, d'après M. Josserand, une présomption de faute ; surtout si on admet, avec la jurisprudence, le cas forfuit comme cause d'exonération. Permettre de

1. Note dans D. 1900.2.289.

l'invoquer ce serait, d'après lui, permettre aussi de prouver l'absence de faute ; et alors la présomption serait *juris tantum*, comportant la preuve contraire, ce qui n'est admis par personne.

D'après l'éminent professeur la responsabilité objective découle d'une obligation légale basée sur le risque créé (1). Celui qui accomplit une action doit en supporter les conséquences dommageables. « Lorsqu'une force est mise en mouvement, les dommages causés doivent être supportés par celui qui l'a déclenchée, et non par le tiers qui la subit (2). » Une telle solution, abandonnant la vieille théorie, faite pour l'homme isolé, est une conception sociale répondant aux besoins actuels, traitant l'homme comme une individualité sociale. Le droit, après s'être éloigné de la religion, s'éloigne de la morale pour devenir plus utilitaire.

Telle est, dans ses grandes lignes, la fameuse théorie du risque créé, qui, élaborée en vue d'améliorer la situation des ouvriers, a dépassé le but et ne tend à rien moins qu'à remplacer partout la notion de faute par celle de risque. « Ce système, disent ses promoteurs, a la plus large sphère d'application ; il ne distingue point suivant la nature des

1. Cf. Saleilles. *Les Accidents du travail et la Responsabilité civile*. Paris, 1897.

2. Jossierand, *op. cit.*, p. 109.

choses qui ont causé le dommage, ni suivant la situation respective dans laquelle se trouvent le propriétaire et la victime (1). »

Un pareil système, nous l'avons démontré, est étranger au code ; est-ce à dire qu'il ne soit pas défendable en législation ? Nous sommes, quant à nous, convaincus, comme M. Planiol, de la nécessité de l'idée de faute. Même dans la théorie objective, l'idée de faute réapparaît ; car l'appréciation de la faute objective ne peut se faire sans une appréciation du rôle personnel de l'agent (2). La doctrine du risque repose sur l'idée que l'homme n'a jamais le droit de nuire à l'homme, idée fausse ; car les hommes passent leur existence à se concurrencer réciproquement. Le leur interdire, c'est paralyser entièrement leur activité. Celle-ci ne peut devenir génératrice de responsabilité que lorsqu'elle est fautive. Les partisans de la responsabilité objective crient à l'injustice ; mais leurs efforts ne tendent, en déplaçant complètement la charge du risque, qu'à établir une injustice à la place d'une autre ; à effacer les limites entre ce qui est licite et ce qui ne l'est pas. Comment un homme peut-il être responsable du fait des choses, sans que son propre fait soit mise en cause ? « La raison se refuse à comprendre, et la conscience à approuver, s'é-

1. Jossierand, *op. cit.*, p. 113.

2. V. Planiol. « Etude sur la responsabilité civile » *Revue critique*, 1905, pp. 277-292.

crie M. Planiol (1). Autrement, le droit cesserait d'être l'expression du bon sens et de la justice ; il aboutirait à des énormités. »

Lorsque arrive un sinistre, le premier cri de la conscience populaire n'est-il pas pour demander à qui la faute ? Quand personne n'est l'auteur d'un accident, pourquoi l'imputer à l'un plutôt qu'à l'autre ? Certes il ne faut pas que la victime reste sans secours ; mais ce n'est pas aux tribunaux, c'est à une vaste association d'assistance mutuelle qu'elle doit les réclamer.

Les novateurs ne peuvent même pas prétendre réaliser un progrès ; car ce système « était consacré par l'ancien droit civil romain... et les prêteurs, inspirés comme toujours par l'équité, réagirent sur ce point contre le droit civil... Les rédacteurs du Code civil, profitant des progrès de la science, ont introduit une harmonie plus parfaite dans le système de la réparation du préjudice causé : ils ont fait reposer l'obligation sur l'idée de faute » (2).

Qu'on y prenne garde, toutes ces théories nouvelles sont souvent inspirées par des considérations politiques et sociologiques, étrangères au domaine du droit pur. La loi de 1898, c'est indéniable, a été

1. Planiol, *loc. cit.*,

Cf. Génv. « Risques et responsabilité. » *Revue trimestrielle de droit civil*, 1902, pp. 812-849.

2. Labbé, note dans S. 1871. 1. 9.

inspirée par un mouvement d'opinion et non par des motifs d'ordre juridique. Les juristes ne doivent pas trop se laisser entraîner à faire du « socialisme juridique » suivant l'expression si démonstrative de M. Hitier (1). Car, depuis ces dernières années, les socialistes « font du droit » et ne se contentent plus d'être des économistes ; mais « ils ne peuvent s'intéresser aux disciplines juridiques que pour les employer à modifier ou même à détruire le droit actuel » (2). Pour réaliser ce but, il faut « se livrer à un travail constant de déformation des théories juridiques ayant cours, partout où ces théories apparaissent pouvoir être étirées (c'est le mot qui convient) dans un sens socialiste, de façon à faire éclore et développer dans le droit bourgeois des germes socialistes : tactique de pénétration et d'infiltration (3) ». La méthode des néo-socialistes consiste, là où on peut saisir dans le droit bourgeois le germe du droit socialiste, à mettre ce germe à nu pour l'aider à se développer et à grandir. En mettant à jour certaines aspirations nouvelles, ils accélèrent la consécration législative de ces besoins. M. Mater a bien soin (4) de

1. Hitier, « La dernière évolution doctrinale du socialisme : le socialisme juridique ». *Revue d'économie politique*, 1906, p. 209, 345, 452.

2. A. Mater. *Revue socialiste*, 1905, 1^{er} semest., p. 488.

3. Hitier, *loc. cit.*, p. 346.

4. *Revue socialiste*, 1903.

mettre en lumière la coïncidence qui se manifeste entre la méthode que veut inaugurer la nouvelle école des juristes, et celle des néo-socialistes, partant le concours que les premiers apportent aux seconds.

Ce sont précisément les nouvelles formules de la responsabilité, que le socialisme s'apprête à exploiter. Il a saisi quel coup la conception nouvelle portait à l'autonomie des droits individuels ; et ce que perd le droit individuel est gagné par le droit collectif.

« Les juristes ont aménagé une chute d'une puissance quasi illimitée ; aux théories socialistes de l'utiliser et de lui faire rendre son maximum de rendement. Pour cela, il suffit de faire admettre par la conscience publique de nouveaux cas de responsabilité (1). »

Voilà le danger signalé avec une éloquence qui nous dispense d'y insister. Les promoteurs des idées nouvelles ont pu n'obéir qu'à des préoccupations d'ordre juridique ; n'empêche que par leurs conséquences elles rentrent plutôt dans le cadre de la politique que dans celui du droit : le parti que prétendent en tirer les socialistes le prouve surabondamment. Il n'est pas dans notre rôle de critiquer ces théories en tant que concept politique ; nous voulons seulement indiquer les résultats que sont sus-

1. Hitier, *loc.*, *cit.*, p. 360.

ceptibles de produire les tendances actuelles. La théorie objective ne déborde pas seulement les limites du Code ; elle sort du domaine du droit.

A-t-elle donné des résultats pratiques ? La loi du 9 avril 1898 réalisant sur un point les aspirations de ses partisans, leur a fait entrevoir le triomphe complet de leurs doctrines. Il y a encore loin de la réalité à leurs espérances ; il est faux de dire que le système de la faute « a fait son temps chez nous..., qu'il a cessé de vivre (1) ». Tout porte à croire, au contraire, qu'il n'a pas dit son dernier mot.

La loi sur les accidents du travail est loin d'avoir consacré la théorie du risque, telle que la conçoivent ses partisans. Elle n'a légiféré que pour l'industrie (2) et même dans cette matière particulière, elle a singulièrement modifié les données des objectivistes. A qui la loi impose-t-elle, en définitive, la charge du risque ? Ce n'est pas au seul gardien, au patron ; c'est aussi aux ouvriers, c'est-à-dire à l'industrie dans son ensemble. L'ouvrier contribue à créer le risque ; il est fort juste qu'il concoure au paiement de la prime d'assurance ; ce qu'il fait indirectement soit par une diminution de salaire ou tout au moins une augmentation moindre que celle à

1. Josserand, *op. cit.*, p. 15.

2. Et les professions assimilées postérieurement.

laquelle il aurait pu prétendre ; soit par l'abandon d'une partie de l'indemnité à laquelle il a droit. Le système forfaitaire de l'indemnité est une des bases fondamentales de la loi ; il permet au patron de s'assurer et de faire entrer le montant de la prime annuelle dans ses frais généraux. Tout l'effet de la loi est là : assurance contre les accidents, tacitement obligatoire, pour les deux parties. Le but poursuivi est atteint : l'ouvrier n'est jamais sans recours ; mais, on ne saurait trop y insister, il n'a obtenu cet avantage qu'en sacrifiant une partie de l'indemnité à laquelle lui donnait droit l'article 1382 (1).

Voilà le résultat le plus tangible obtenu en France (2) par la thèse objective : ce n'est pas un triomphe, c'est une déformation ; c'est l'aveu qu'elle est inapplicable telle qu'elle a été conçue.

A l'étranger, elle n'a guère eu plus de succès ; et

1. Sur toute cette matière, v. Planiol, « Etude sur la responsabilité civile », *Revue critique de législation et de jurisprudence*, 1905, p. 277-292 et 1906, p. 80-99.

2. Signalons la nouvelle rédaction de l'article 1382 du Code civil proposée à la commission de révision du Code civil de la Société d'Etudes législatives (*Bulletin de l'ann.*, 1905, p. 338).

« Tout fait quelconque de l'homme accompli dans des conditions telles que, d'après les usages reçus et les convenances sociales, il implique qu'il soit fait aux risques et périls de celui qui en est l'auteur, oblige ce dernier à réparer le dommage qu'il a causé ».

si on la trouve appliquée dans certaines branches spéciales, notamment en matière de transports (1), on peut dire qu'aucune législation n'a consacré d'une façon générale le principe de la responsabilité objective. En Allemagne même, patrie des théories nouvelles, le Code civil a refusé de les appliquer ; il s'est contenté d'établir une présomption de faute à la charge du propriétaire. Est-ce là le triomphe tant annoncé de la responsabilité du fait des choses ? Nous ne le croyons pas.

Qu'a fait la jurisprudence au milieu de ces discussions passionnées ? D'une façon générale, on peut dire que, tout en l'étendant, elle est restée fidèle à la notion de la faute. « On a pu croire un moment qu'elle allait s'y ranger (à la théorie objective) ; mais l'illusion n'a pas été de longue durée. Il résulte de nombreuses décisions judiciaires que le propriétaire d'une chose inanimée n'est pas responsable, comme tel, en dehors du cas de faute ; bien plus, les arrêts admettent qu'aucune présomption de faute n'existe à cet égard ; en d'autres termes que l'article 1384, alinéa 1, ne vise pas les choses inanimées, et que, par conséquent, la victime d'un accident résultant d'une chose inanimée doit prouver la faute du propriétaire

1. L. prussienne, 30 nov. 1838, article 25, — L. allemande, 7 juin 1871, article 1^{er}. — L. autrichienne, 5 mars 1867, articles 1 et 2. — L. féd. suisse, 1^{er} juin 1875, articles 1 et 2.

pour obtenir une indemnité, conformément au droit commun de l'article 1382 (1) ». Contentons-nous de ce témoignage.

En ce qui concerne la conduite des véhicules, nous savons que la presque unanimité des décisions judiciaires est explicitement basée sur la faute. Ce n'est pas que les discussions doctrinales n'aient eu aucune répercussion dans la jurisprudence : L'application de la responsabilité du fait des choses aux accidents de véhicules a été proposée devant la Cour de cassation le 12 juin 1899 (2). Il s'agissait en l'espèce d'un piéton qui avait été renversé par un cycliste. Le jugement attaqué n'ayant relevé aucune faute à la charge du cycliste, l'avait déchargé de toute responsabilité. Le pourvoi soutenait que le fondement de la responsabilité devait être cherché dans les articles 1384 et suivants, et que le défendeur ne pouvait être acquitté qu'en prouvant que l'accident était dû à un cas fortuit ou à une faute de la victime. La Chambre des requêtes s'empressa de rejeter le pourvoi par le motif « qu'il est constaté par le jugement qu'aucune faute ne peut être imputée au cycliste. »

D'ailleurs, l'article 1384 s'appliquât-il à la conduite

1. Beudant et Capitant. « Esquisse d'une théorie générale de la responsabilité civile ». *Annales de l'Université de Grenoble*, 1906, p. 644.

2. S. 1899. 1. 497 et la note.

des voitures à chevaux (1), qu'on ne saurait l'étendre à celle des vélocipèdes et des automobiles, qui ne peuvent être assimilés aux premières. Tandis que le cheval est doué d'un mouvement propre, ceux-ci ne se meuvent que sous l'impulsion de leur conducteur, à la maladresse duquel on doit nécessairement imputer les accidents. C'est ce que disent tous les jugements étudiés. Le tribunal civil de Reims déclare nettement que la responsabilité du propriétaire d'automobile, en cas d'accident, ne découle pas de la disposition de l'article 1384 du Code civil, aux termes de laquelle on est responsable des choses qu'on a sous sa garde (2).

Toutes ces raisons n'ont pas empêché quelques très rares tribunaux d'adopter une solution contraire. D'ailleurs, le tribunal d'Avignon, tout en invoquant l'article 1384, n'y voit qu'une simple présomption de faute; en outre, il assimile l'automobiliste au conducteur d'un cheval; ce qui, nous venons de le dire, est impossible (3). Une pareille décision ne saurait être approuvée; il n'est pas douteux que la Cour de cassation l'eût annulée si elle lui avait été soumise.

1. Sur les doutes qui se sont élevés à ce sujet V. Esmein note dans S. 99. 1. 497. et ce qui en est dit au chap. I^{er}, sect. II.

2. Trib. civ. Reims, 8 août 1907. *Le Droit*, 23 août 1907.

3. Trib. civ. Avignon, 5 déc. 1905. Même observation en ce qui concerne la décision du juge de paix de Châtel-sur-Moselle du 2 mars 1906.

Nous pouvons conclure que la théorie objective n'a pas réussi à pénétrer dans notre matière, et que, d'une façon générale ni la loi, ni la jurisprudence, ni même la grande majorité des auteurs ne semblent encore près de s'y rallier définitivement.

CHAPITRE V

Responsabilité pénale

Tandis que l'individu a simplement le droit de demander à un tiers la réparation du préjudice que celui-ci lui a causé, la société, elle, a le pouvoir de commander et, par suite, de punir les infractions à ses ordres, quand bien même elles n'auraient fait de tort à personne. De là découlent deux différences entre le délit civil et le délit pénal :

1° Le dernier ne peut exister que s'il a été prévu spécialement par un texte.

2° Il existe par cela seul que ledit texte a été enfreint, quand bien même il ne serait ni dommageable ni intentionnel.

Un fait peut donc fort bien constituer un délit civil sans être un délit criminel, et réciproquement ; mais souvent le même acte tombe à la fois sous le coup de la loi civile et de la loi pénale. Ainsi l'excès de vitesse qui constitue une contravention, aux termes de l'article 14 du décret de 1899, entraîne en outre la responsabilité civile toutes les fois qu'il est

une cause de dommage pour un tiers. Il en sera ainsi pour toutes les infractions aux règlements sur la circulation ; nous avons suffisamment montré leur influence sur la responsabilité civile, pour ne pas y revenir.

Les conducteurs de véhicules sont passibles de deux sortes de peines : peines de simple police et peines correctionnelles. Nous allons les passer en revue.

SECTION I

Peines de simple police

Elles consistent en une amende de 1 à 15 francs et un emprisonnement de un à cinq jours (C. pén., art. 465 et 466). Les articles applicables à la conduite des véhicules sont les suivants :

A. — Article 471, C. pén. — Seront punis d'amende depuis 1 franc jusqu'à 5 francs inclusivement :

.

15° Ceux qui auront contrevenu aux règlements légalement faits par l'autorité administrative, et ceux qui ne se seront pas conformés aux règlements ou arrêtés publiés par l'autorité municipale...

En cas de récidive l'emprisonnement sera toujours prononcé pendant trois jours au plus (art. 471) :

B. — Art. 475 du Code pénal. — Seront punis d'amende depuis 6 francs jusqu'à 10 francs inclusivement :

.

3° Les rouliers, charretiers, conducteurs de voitures quelconques, ou de bêtes de charge, qui auraient contrevenu aux règlements par lesquels ils sont obligés de se tenir constamment à portée de leurs chevaux, bêtes de trait ou de charge et de leurs voitures, et en état de les guider et conduire ; d'occuper un seul côté de rues, chemins ou voies publiques ; de se détourner ou ranger devant toutes autres voitures, et, à leur approche, de leur laisser libre au moins la moitié des rues, chaussées, routes et chemins.

4° Ceux qui auront... violé les règlements contre le chargement, la rapidité ou la mauvaise direction des voitures.

L'emprisonnement peut en outre être prononcé, suivant les circonstances, pendant trois jours au plus (art. 476) ; il le sera toujours, en cas de récidive, pendant cinq jours au plus (art. 478).

C. — Art. 479 du Code pénal. — Seront punis d'une amende de 11 à 15 francs inclusivement :

.

2° Ceux qui auront occasionné la mort ou la blessure des animaux ou bestiaux appartenant à autrui... par la rapidité ou la mauvaise direction ou le chargement excessif des voitures, chevaux, bêtes de trait, de charge ou de monture.

En cas de récidive, la peine d'emprisonnement

pendant cinq jours sera toujours prononcée (art. 482).

La Cour de cassation (1) a reconnu que l'article 479-2 du Code pénal s'applique au conducteur d'automobile qui écrase un chien en marchant à une vitesse exagérée, eu égard aux circonstances. De même un conducteur a été condamné pour avoir blessé un animal sur la voie publique, par le motif qu'il marchait à une vitesse supérieure à celle autorisée par le décret de 1899 (2). Inutile de multiplier les exemples ; la question se réduit, pour le juge, à vérifier si en fait la contravention est suffisamment prouvée. Cependant nous n'abandonnerons pas le domaine des contraventions sans signaler deux controverses suscitées par le décret du 10 mars 1899.

On s'est demandé si une fois dressé (3) le procès-verbal par lequel le service des mines constate que l'automobile remplit les conditions énumérées dans les articles 2 à 6, une contravention auxdits articles est encore possible. On pourrait croire que le propriétaire ayant pris les mesures de sûreté prescrites ne saurait plus être inquiété à ce sujet. Tel n'est pas l'avis de la jurisprudence. « Attendu, dit la Cour de cassation (4), que ces prescriptions (art. 2 à 6) du

1. Cass., 23 oct. 1903. D. 1903. 1.528.

2. Trib. corr. Montmédy, 4 déc. 1900. D. 1903. 2. 133.

3. Conformément à l'article 7 du décret.

4. Cass., 3 février 1906. D. 1906. 1. 184.

décret, dont les termes sont généraux, ont une force obligatoire, s'imposant à tout moment à ceux qui mettent en service une voiture automobile ; que la décision administrative destinée à assurer plus étroitement l'exécution des règles prescrites, et qui doit précéder la mise en service des véhicules, ne saurait avoir pour effet de soustraire le propriétaire à la responsabilité qui résulte pour lui de l'inobservation des mesures prévues par le décret ;

« Attendu d'autre part que l'article 3 dudit décret, en édictant notamment que les appareils devront être disposés de telle manière que leur emploi ne puisse répandre d'odeurs incommodes, a entendu proscrire l'usage sur la voie publique d'un véhicule répandant de telles odeurs, et poser une règle permanente et générale dans l'intérêt de la sécurité, de l'hygiène et de la salubrité publique... (1). »

On peut considérer la question comme tranchée : la constatation faite par le service des mines signifie simplement qu'au moment où le procès-verbal est dressé, la voiture satisfait aux conditions requises. S'il n'en est plus ainsi par la suite, c'est aux risques et périls du propriétaire.

Tout autre est la question de savoir qui, du propriétaire ou du conducteur, est responsable de l'émis-

1. Cf. Trib. simp. pol. Paris, 30 août 1906. *Petites Annales du cycle et de l'auto*, sept. 1906, p. 177.

sion de fumées ou odeurs incommodes, interdite par l'article 3 du décret. La plus grande incertitude règne sur ce point. D'après les uns le propriétaire doit toujours être déclaré responsable, sans qu'il y ait à rechercher si le chauffeur a commis ou non une faute personnelle : l'obligation de ne pas laisser la voiture émettre d'odeurs incommodes est une charge qui incombe au propriétaire en cette qualité ; c'est à lui à prendre des dispositions en conséquence (1). Peu importe par suite qu'au moment de la contravention la voiture ait eu pour conducteur une personne autre que le propriétaire (2). Pour d'autres au contraire, le dégagement d'odeurs proviendrait toujours d'un excès de graissage imputable au mécanicien, inhabile à diriger son moteur.

La vérité c'est que ni le chauffeur, ni le propriétaire ne doivent être déclarés responsables *a priori*. Il est nécessaire de rechercher si l'émission de fumées provient de l'inexpérience du conducteur ou d'un vice de construction. Dans le premier cas le conducteur sera responsable ; dans le second, ce sera le propriétaire. C'est la solution adoptée par plusieurs jugements. Le tribunal de la Seine (3) a condamné un mécanicien, en constatant qu'en fait, l'émission

1. Cass., 15 mars 1907. D. 1907. 1. 277 et 4 mai 1907. *Le Droit*, 19 mai 1907.

2. Trib. simp. pol. Paris, 18 oct. 1906. D. 1908. 5. 16.

3. Trib. correct. Seine, 29 janv. 1907. D. 1908. 5. 16.

de fumées avait pour cause un défaut de soins qui lui était imputable, dans la manœuvre de la pompe. De même le propriétaire d'un automobile a été renvoyé des fins de la plainte, par le motif qu'aucun vice de construction n'avait été relevé à sa charge (1). Voilà des décisions parfaitement équitables.

SECTION II

Peines correctionnelles

Elles sont édictées par les articles 319 et 320 du Code pénal.

Art. 319. « Quiconque, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des règlements, aura commis involontairement un homicide ou en aura involontairement été la cause, sera puni d'un emprisonnement de trois mois à deux ans, et d'une amende de 50 francs à 600 francs. »

Art. 320. — « S'il n'est résulté du défaut d'adresse ou de précaution que des blessures ou coups, le coupable sera puni de six jours à deux mois d'emprisonnement et d'une amende de 16 francs à 100 francs, ou de l'une de ces peines seulement. »

Tels qu'ils sont rédigés, ces deux articles peuvent

1. Trib. simp. pol. Argenteuil, 9 juillet 1907. D. 1908. 5. 16.

s'appliquer au conducteur de véhicule toutes les fois qu'il cause par sa faute un accident de personne : ils englobent tous les cas de responsabilité civile que nous avons énumérés. Aussi la jurisprudence ne s'est-elle pas fait faute d'en user.

La responsabilité pénale des articles 319 et 320 ne peut être engagée par suite d'une infraction à un règlement de police, que s'il existe entre cette infraction et l'accident qui motive les poursuites une relation directe de cause à effet ; mais cela suffit. Ainsi le conducteur d'une voiture non éclairée ne peut être condamné pénalement à raison d'une collision qui s'est produite entre sa voiture et un automobile venant par derrière, du moment qu'il n'est pas établi que le chauffeur aurait pu apercevoir une lanterne placée à l'avant de la voiture ; et qu'ainsi l'accident soit le résultat direct du défaut d'éclairage (1). Mais du moment qu'on relève contre le prévenu une faute prévue par le texte et qu'il y a une relation de cause à effet entre cette faute et les blessures, l'article 319 s'applique : quand bien même, alors que l'accident est dû à la collision de deux automobiles, un seul des deux conducteurs aurait été poursuivi (2).

L'imprudence de la victime ne peut écarter l'application des articles du Code pénal ; car le texte ne

1. Poitiers, 2 août 1902. D. 1903. 2. 212.

2. C. Caen, 26 juin 1907. *Gaz. Trib.*, 4 août 1907.

le dit pas et l'article 65 déclare que nul délit ne peut être excusé en dehors des cas où la loi déclare le fait excusable. En conséquence l'automobiliste qui blesse un cycliste est pénalement responsable, bien que le cycliste ait été inattentif à l'approche de l'automobile (1). Cependant le conducteur cesse d'être responsable quand il n'a pas fait preuve d'un défaut d'adresse ou de précaution (2).

Parmi les faits susceptibles d'entraîner l'application des articles 319 et 320 du Code pénal, il faut citer en premier lieu l'excès de vitesse, soit que l'on dépasse le maximum autorisé par le décret de 1899, soit que l'on marche à une allure exagérée eu égard aux circonstances, notamment dans un virage (3). Le chauffeur qui voyant devant lui sur la route qu'il parcourt deux bicyclistes, l'un à gauche, l'autre à droite, se contente de faire jouer sa trompe sans modérer suffisamment sa vitesse et, en voulant passer entre les deux cyclistes, renverse l'un d'eux et le tue, commet le délit d'homicide par imprudence (4). De même le vélocipédiste qui, marchant dans une ville à une allure trop rapide, renverse un passant, est régulièrement poursuivi pour coups et blessures

1. Cass., 1^{er} déc. 1906. *Le Droit*, 29 mai 1907.

2. Grenoble, 14 déc. 1905. D. 1906. 5. 52.

3. Trib. corr. Gex, 20 nov. 1906. D. 1907. 5. 24.

4. Trib. corr. Reims, 23 fév. 1907. *Le Droit*, 8 mars 1907.

involontaires (1). Le conducteur d'une motocyclette doit ralentir ou même arrêter en présence des signes d'effroi manifestés par le cheval qu'il va croiser ; sinon il répond pénalement des blessures occasionnées au cocher (2). Le conducteur répond, non seulement des blessures causées à un tiers par excès de vitesse mais encore de la mort d'une personne placée dans la voiture, survenue au cours de la collision (3).

Celui qui n'actionne pas en temps utile le signal avertisseur est pénalement responsable.

Le fait de n'être pas muni du certificat de capacité influe, lui aussi, sur la responsabilité pénale. La personne qui s'exerce à la conduite d'un automobile sur une voie fréquentée, sans en posséder un, et qui écrase un piéton, commet le délit d'homicide par imprudence. La responsabilité s'étend même à celui qui est chargé de montrer le maniement de la voiture (4).

Nous pouvons constater qu'aucun des cas signalés n'est étranger à la responsabilité civile. C'est qu'en effet les causes génératrices sont ici les mêmes, qu'il s'agisse de responsabilité civile ou de responsabilité

1. Trib. corr. Grenoble, 18 juin 1896. D. 97. 2. 46.

2. Orléans, 28 nov. 1899. D. 1900. 2. 253.

3. Rouen, 16 avril 1908. 2. 64.

4. Trib. corr. Seine, 28 juin 1900. *Gaz. Trib.*, 7 juil. 1900.

pénale. La Cour de Rouen (1) définit la faute une « inadvertance, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des règlements ». Ne sont-ce point là les termes mêmes employés par l'article 319 du Code pénal ?

Cependant, il ne faudrait pas pas pousser trop loin l'assimilation et se figurer que le sort de l'action civile est lié à celui de l'action criminelle ; elles restent indépendantes l'une de l'autre (2). Le fait que l'auteur d'un accident a été renvoyé indemne des poursuites dirigées contre lui ne met pas obstacle à ce que la victime lui réclame des dommages-intérêts devant les tribunaux civils (3).

Le jugement du tribunal correctionnel qui écarte l'imputation d'homicide par imprudence n'empêche pas la partie acquittée d'être condamnée envers la victime à des dommages-intérêts, à raison du préjudice qu'elle a causé par un quasi-délit dont les éléments se confondent en partie avec ceux du délit écarté (4).

Ce principe a été appliqué dernièrement par la 4^e Chambre du tribunal civil de la Seine (5). Le

1. C. Rouen, 2 avril 1898. D. 99. 2. 295. Cf. Amiens, 27 fév. 1902. 2. 220.

2. Sauf au cas où la partie lésée se porte partie civile.

3. Trib. comm. Seine, 3 mai 1893. *Gaz. Trib.*, 25 mai 1893.

4. C. Paris, 27 oct. 1906. *Le Droit*, 29 janv. 1907.

5. Trib. civ. Seine, juillet 1908.

tribunal correctionnel, appelé à se prononcer sur la responsabilité pénale encourue par un chauffeur qui avait renversé et blessé un piéton, avait déclaré dans son jugement qu'il y avait responsabilité partagée et condamné le chauffeur à 25 francs d'amende. La victime, qui ne s'était pas portée partie civile, réclama par la suite des dommages-intérêts devant la 4^e Chambre. Celle-ci déclara qu'elle n'était nullement liée par la décision du tribunal correctionnel, et que dans un jugement répressif, il fallait distinguer entre le motif et le dispositif :

« Attendu qu'il est de jurisprudence constante que l'autorité de la chose jugée ne s'attache pas à toutes les énonciations du jugement ; que seule la décision du juge est susceptible d'acquérir cette autorité de la chose jugée, dès qu'elle est claire et formelle, et qu'elle a statué sur le litige d'une manière précise et définitive ;

« Qu'en ce qui concerne spécialement l'autorité de la chose jugée au criminel, elle ne s'impose aux juges civils que dans les limites du dispositif ; que les juges civils peuvent donc contredire une opinion émise dans les motifs d'un jugement correctionnel et ne pas tenir compte des circonstances de fait qui y ont été invoquées, pour élever ou abaisser la peine, à la condition toutefois de rendre une décision coïncidant avec celle des juges correctionnels ;

« Attendu, par application de ces principes, que le

tribunal civil est en droit d'accorder à X... la pleine réparation du préjudice qui lui a été causé... »

A plus forte raison, le fait qu'une contravention n'a point été déférée à la juridiction répressive ne met-il pas obstacle à ce que les juges en constatent l'existence et en tirent des conséquences au point de vue de la responsabilité civile (1)?

Projet de loi relatif à la circulation automobile

Il importe de signaler ici un projet de loi présenté par le gouvernement, et qui aura pour effet d'ajouter une peine complémentaire à celles édictées par les articles 319 et 320 du Code pénal. Lors du vote de la loi de finances en 1907, plusieurs députés essayèrent d'y introduire, par voie d'amendement, plusieurs dispositions d'ordre pénal et réglementaire concernant les automobiles. Le ministre des Travaux publics ayant pris l'engagement de déposer un projet de loi dans le courant de janvier 1908, les amendements furent retirés (2). Le projet fut effectivement déposé à la Chambre (3). Il contenait trois ordres de dispositions :

1^o Le retrait du permis de conduire était transféré

1. Douai, 31 décembre 1900. D. 1902. 2. 287.

2. Séance du 8 décembre 1907. Déb. parl., Ch. 1907, p. 2912.

3. Doc. parl. Ch. Sess. ord., 1908, annexe n° 1574, p. 215.

de l'autorité administrative à l'autorité judiciaire. Les juges de paix pourraient le prononcer pour une deuxième contravention aux lois et règlements.

2° Enumération des autorités compétentes pour constater les contraventions aux règlements sur la circulation des automobiles : autorités ayant qualité pour constater les contraventions à la loi du 30 mai 1851.

3° Création, au ministère de la Justice, d'un casier central automobiliste, destiné à recevoir les bulletins constatant la privation du droit de conduire.

Ce projet était d'une telle sévérité qu'il ne risquait rien moins que de ruiner complètement l'industrie automobile (1). D'une part il accordait trop facilement le droit de retirer le permis ; d'autre part il confiait le soin de constater les contraventions à un nombre bien trop considérable de personnes. La commission des travaux publics, saisie du projet, y apporta de profondes modifications, acceptées par le ministre. Le texte définitif qui doit être soumis à la Chambre ne contient plus que deux articles (2).

Article premier. — En cas de condamnation, par application des articles 319 et 320 du Code pénal, l'interdiction de

1. V. l'art. de M. Pierre Baudin dans le *Journal*, n.º du 6 novembre 1908.

2. Vu l'importance de ce projet et les chances qu'il a d'être voté, nous en publions le texte complet en appendice.

conduire un véhicule automobile pourra être prononcée, pour une durée de deux mois à un an, par le jugement du tribunal correctionnel ou l'arrêt de la Cour d'appel.

En cas de nouvelle condamnation encourue dans le délai de deux ans, l'interdiction de conduire sera prononcée, pour une durée d'un an au moins et de trois ans au plus...

Suivent des dispositions relatives au dépôt du certificat de capacité.

L'article 2 énumère limitativement les autorités susceptibles de constater les contraventions.

Les dispositions relatives au casier automobiliste ont disparu comme inutiles, car le retrait du permis sera inscrit sur le casier judiciaire avec la condamnation correctionnelle. Remarquons que le retrait, facultatif en cas de première condamnation devient obligatoire en cas de récidive.

Telle quelle la loi perd son caractère hostile à la locomotion automobile et il est permis d'en attendre d'excellents résultats.

Loi du 17 juillet 1908 (1)

La vitesse des automobiles n'est pas seulement, comme nous l'avons constaté, une cause journalière

1. V. Sénat, n^{os} 474, année 1901, 71, et 171, année 1902, 41 et 178 année 1908. — Ch. des députés, n^{os} 73, 174, 1902 et annexes 9^e législat. — D. 1908. 4. 68.

d'accidents ; elle est encore pour leurs auteurs un moyen facile d'échapper par la fuite à toute responsabilité. Plus ils iront vite, plus ils seront dangereux et moins ils courront de risques. Les récits quotidiens d'exploits de ce genre faits par les journaux n'ont pas été sans susciter une vive émotion dans le public et de tous côtés, même parmi les automobilistes sérieux, des voix s'élevaient pour réclamer un remède à une pareille situation. Elles finirent par avoir un écho au Parlement : le 24 octobre 1901, M. Chastenet déposait à la Chambre des députés une proposition de loi tendant à créer un nouveau délit, le « délit de fuite ». Le texte prévoyait des peines rigoureuses contre tout conducteur de véhicule qui essaierait de se soustraire par la fuite à la responsabilité qu'il pourrait avoir encourue. Il importe de remarquer que l'honorable député, se refusant à faire une loi d'exception contre les automobilistes, englobait dans sa proposition tous les conducteurs de véhicules. Il laissait de côté toute réglementation ayant pour but de réfréner les vitesses excessives, s'en remettant pour cela à la commission extra-parlementaire chargée de trancher la question.

La proposition de loi fut votée par la Chambre à l'unanimité et sans discussion. Au Sénat, elle fut d'abord acceptée par la commission spéciale et fit l'objet d'un premier rapport favorable de M. Denoix ; mais, au moment où ce rapport allait être discuté,

le garde des Sceaux intervint pour réclamer des modifications importantes au texte voté par la Chambre. D'une part il voulait rattacher les différents alinéas du projet aux articles du Code pénal ; d'autre part il voulait y ajouter des dispositions réglementaires concernant les numéros dont les automobiles doivent être pourvus, et l'affichage de la loi dans les magasins de vente.

La Commission rédigea un nouveau texte (1) conforme aux desiderata du Garde des Sceaux et le soumit au vote du Sénat, qui l'adopta. Le projet revint alors devant la Chambre. M. Chastenet, suivi par la Commission de la réforme judiciaire, se rallia, dans un but de célérité, au texte voté par le Sénat, mais en écartant toutes les additions d'ordre réglementaire, c'est-à-dire les articles 2 et 3. Sur ces entrefaites M. Raoul Péret déposa un amendement ayant pour but de revenir au texte de la proposition initiale, tout en y apportant certaines modifications de détail, notamment en élevant l'amende de 16 à 1.500 francs. Enfin le 20 février 1908 la Commission, procédant à une nouvelle rédaction, s'arrêtait au texte définitif qui fut voté sans difficulté par la Chambre et par le Sénat. Voici le texte de la loi :

Article unique. — Tout conducteur d'un véhicule quelcon-

1. V. le texte du nouveau projet, Ch. des députés. Session de 1907, n° 1092, p. 4.

que qui, sachant que ce véhicule vient de causer ou d'occasionner un accident, ne se sera pas arrêté et aura ainsi tenté d'échapper à la responsabilité pénale ou civile qu'il peut avoir encourue sera puni de six jours à deux mois de prison et d'une amende de 16 francs à 500 francs, sans préjudice des peines contre les crimes ou délits qui se seraient joints à celui-ci.

Dans les cas où il y aurait lieu, en outre, à l'application des articles 319 et 320 du Code pénal, les pénalités encourues aux termes de ces articles seraient portées au double.

Les dispositions de l'article 463 du Code pénal sont applicables au délit prévu par la présente loi. (1)

Ajoutons que la loi Bérenger, ne comportant aucune exception, s'applique à la loi nouvelle, contrairement à certaines demandes émises au cours de la discussion.

Le texte de la loi est assez clair pour pouvoir se passer de longs commentaires. Les peines édictées ne sont encourues que si le conducteur a su qu'il avait causé un accident, il est utile d'insister sur ce point, car la commission de la Chambre a intentionnellement inséré dans la rédaction définitive les mots « sachant que... » qui ne figuraient pas dans les précédentes. On conçoit fort bien qu'un conducteur ait pu ignorer l'accident dont il a été la cause,

1. *J. off.*, 20 juil. 1908.

par exemple quand, par suite d'un dérapage, il a atteint un passant avec l'arrière de sa voiture. Dans ce cas, bien que sa responsabilité puisse subsister, il ne tombe pas sous le coup de la loi nouvelle. Ce sera naturellement au prévenu à prouver l'ignorance où il a été de l'accident ; ce qui, en fait, lui sera souvent bien difficile. Peu importe la façon dont le sinistre est arrivé, par suite d'un contact (1) ou autrement ; le mot « occasionner » paraît s'appliquer aussi bien au cas où l'accident a été causé directement, qu'à celui où il l'a été indirectement. De toute façon le conducteur doit s'arrêter ; il ne lui suffirait pas de ralentir ; et cela quand bien même il n'aurait commis aucun délit pénal ou civil.

Le 4^e Chambre du tribunal correctionnel a été appelée, le 6 mars dernier, à trancher un point inté-

1. Dans un rapport présenté au Touring-Club, M. Henry Defert demandait que la loi en perspective ne fût pas restreinte aux accidents occasionnés « par contact ». « On veut disait-il, contraindre à la prudence les conducteurs de véhicules, mettre un frein à leur fureur de vitesse, les rendre, en un mot, plus circonspects. Est-ce atteindre ce but que de ne les obliger à s'arrêter que lorsqu'il y aura eu contact ? Ne convient-il pas de les contraindre aussi dans un intérêt général de sécurité, à une attention plus complète portant sur les incidents que leur passage à une allure par trop rapide peut occasionner, et sur les accidents de personnes ou de choses qui peuvent en être la suite ? Limiter leur responsabilité au cas d'accident par contact, c'est encourager leur insouciance dans tous les autres cas, en leur accordant l'impunité ».

ressant, dans les circonstances suivantes : un chauffeur, après avoir tamponné une voiture, s'était bien arrêté, mais seulement pendant fort peu de temps, de deux à cinq minutes selon lui ; devait-on le considérer comme ayant commis le délit de fuite ? Le tribunal relaxa le prévenu des fins de la plainte « attendu que si la circonstance qu'un arrêt insignifiant aurait été marqué ne peut à elle seule faire écarter l'application du texte précité, il faut au moins que l'arrêt ait été volontairement et notoirement insuffisant pour permettre de recueillir les indications indispensables à la détermination ultérieure des responsabilités ».

Les pénalités édictées par la loi sont extrêmement sévères, d'autant plus que, par une dérogation remarquable à la règle du non-cumul, elles se cumulent avec celles prononcées pour tout crime ou délit joint au délit de fuite. En outre les pénalités des articles 319 et 320 du Code pénal sont portées au double. Etant donné que la loi vise un acte « particulièrement odieux et inexcusable » (1), on ne saurait la trouver excessive.

La loi aura-t-elle comme l'honorable M. Denoix en exprimait l'opinion (2), la vertu d'empêcher d'abord les actes qu'elle vise, et de les réprimer ensuite s'ils

1. Rapport de M. Chastenet. Chambre des députés, session de 1907, n° 1092, p. 3.

2. Rapport de M. Denoix. Sénat, année 1908, n° 178, p. 3.

viennent à se produire ? Sur le premier point il est encore impossible de se prononcer, la loi étant trop récente. Certes les risques auxquels ils s'exposent seront de nature à faire réfléchir les conducteurs ; d'autant plus qu'ils ne peuvent s'assurer des condamnations pénales éventuelles. L'avenir nous apprendra s'ils en ont tenu compte.

Quant au second point, un fait est acquis : c'est que les tribunaux ont déjà eu maintes fois l'occasion d'appliquer la nouvelle loi et qu'ils l'ont fait avec une grande sévérité, ce en quoi on ne saurait les blâmer. Le 2 novembre 1908 la 9^e Chambre condamnait à huit jours de prison, sans sursis, un cocher qui avait pris la fuite après avoir renversé une voiture à bras. A cette occasion le tribunal a tranché par l'affirmative la question de savoir si la loi s'appliquait ou non aux dommages matériels. Le ministère public avait soutenu que la loi comprenait deux parties ; la deuxième visant les accidents de personnes, tandis que la première prévoyait tout accident en général, donc les dégâts matériels. Comme on le voit, le tribunal s'est rangé à son avis, et nous ne pouvons que l'approuver, rien ne permettant de restreindre la portée du texte.

Les automobilistes ne sont pas les seuls à prendre la fuite, comme le montrent les poursuites inten-

1. Tribunal correctionnel Seine, 2 novembre 1908.

tées (1), le législateur a donc fait sagement en comprenant tous les conducteurs dans sa répression. Il faut espérer que d'ici quelques mois, quand les tribunaux auront fait de nombreux exemples, le nombre des accidents anonymes diminuera considérablement : l'avenir seul pourra nous révéler si la loi a bien atteint ce but.

SECTION III

Identification de la personne responsable de l'accident

C'est fort bien de poursuivre l'auteur d'un accident ; encore faut-il d'abord connaître son identité. De deux choses l'une : ou bien le conducteur s'arrête et se fait connaître, ou bien il continue son chemin. Dans le premier cas, pas de difficulté ; dans le second, s'il s'agit d'un véhicule autre qu'un automobile, le seul moyen est de procéder à une enquête, dont le résultat est fort problématique ; si au contraire il s'agit d'un automobile, il suffit, quand cela est pos-

1. De juillet à octobre 1908 inclus, 27 procès-verbaux ont été dressés pour délit de fuite. (Renseignements communiqués par la préfecture de Police.)

D'autre part sur 26 procès-verbaux soumis au parquet de la Seine entre le 14 octobre et le 20 novembre 1908, 12 concernent les autos, 13 les voitures à chevaux et 1 les bicyclettes.

sible, de relever le numéro placé à l'avant et à l'arrière en vertu du décret de 1899. On n'a plus qu'à rechercher auprès de l'autorité administrative quel est le propriétaire correspondant à ce numéro. C'est la pratique de la « contravention au vol », objet d'abhorration pour les chauffeurs, qui se voient tout à coup assignés, voire même condamnés, pour des délits dont ils n'ont aucun souvenir. D'ailleurs la chose n'est pas aussi simple qu'elle le paraît, on ne lit pas un numéro comme on lit un poteau indicateur : le numéro, à cause de la vitesse, peut être mal lu, il peut être faux (1), recouvert de poussière au point de devenir illisible, etc... Laissons la parole à un juge de paix (2), mieux documenté que nous : « Il est, dit-il, des automobilistes dangereux qui savent à tel point prévenir les chances d'un accident qu'ils prennent d'avance toutes les dispositions nécessaires pour dissimuler leur responsabilité et se soustraire à la vindicte publique ; certains, par exemple, ont bien soin d'enduire de graisse ou de pétrole la plaque d'identité et de la recouvrir ensuite de poussière, afin de rendre illisible l'inscription qui doit y figurer ; d'autres, avec des plaques mobiles, telles

1. Un projet de décret est à l'étude au Conseil d'Etat : il comporte les prescriptions qui ont semblé les plus propres à prévenir les fraudes dans l'emploi des numéros.

2. Just. paix Paris V^e arr. 24 mai 1907. *Lois et Sports*, 1907, p. 171.

qu'elles sont employées, ne craignent pas de substituer à leur propre numéro, à l'avant et à l'arrière du véhicule, un autre numéro et de mettre ainsi sur le compte d'autrui les accidents qu'ils auront eux-mêmes provoqués. »

Quelle valeur attacher à une constatation faite dans de pareilles conditions ? D'un autre côté, le numéro, s'il est exact, donne bien le nom du propriétaire ; mais pas celui du conducteur. Or, si le premier est responsable civilement, le second doit seul répondre de ses actes devant les tribunaux répressifs.

Comment les juges vont-ils faire pour découvrir la vérité au milieu de causes d'erreur aussi nombreuses ? Ils tiennent d'abord compte des circonstances qui ont pu influencer sur la lecture du numéro, comme la rapidité de l'allure et la poussière (1). Même si le tribunal estime que le numéro a été lu exactement, il admet le propriétaire à se disculper en prouvant qu'au moment où la contravention a été dressée, sa voiture était en réparation, et n'avait par conséquent pu rouler ce jour-là (2), ou bien qu'à

1. Trib. simpl. pol. Boissy-Saint-Léger, 25 janv. 1906. *Petites annales du cycle et de l'auto*, 1906, p. 58. — Trib. simpl. pol. Versailles, 21 juillet 1905. *Lois et sports*, décembre 1905, p. 58.

2. Trib. simp. pol. Saint-Jean-de-Luz, 26 décembre 1903. *Petites annales du cycle et de l'auto*, 1904, p. 121.

l'heure indiquée au procès-verbal, il se trouvait à un endroit déterminé, distant de 30 kilomètres du lieu où il avait été dressé, surtout si les gendarmes sont incapables de donner aucune indication précise sur la forme et la couleur de l'automobile (1).

« L'attribution d'un numéro au propriétaire d'une voiture automobile, déclare le tribunal de la Seine (2), crée à l'encontre de celui-ci une présomption de responsabilité, en cas d'accident occasionné par tout véhicule circulant sous ce numéro ; mais ce propriétaire peut détruire cette présomption par la preuve contraire, ... par exemple en établissant qu'il a fait à la préfecture une déclaration à fin de démarquage, ou qu'au moment de l'accident sa plaque n'était plus en sa possession, ni en celle de ses préposés ; ou encore qu'à ce moment il se trouvait muni de sa plaque dans un autre lieu. »

Un tribunal a même trouvé suffisantes, pour prouver que l'automobile n'était pas allé à un endroit donné, les assertions de personnes du voisinage, à même de se rendre compte des allées et venues de la voiture. Bien qu'il n'y eût là qu'une simple présomption, le tribunal y trouva un motif suffisant de relaxe (3).

1. Trib. simp. pol. Ecoen, 4 mai 1905. *Lois et sports*, nov. 1905, p. 54.

2. Trib. civ. Seine, 15 avril 1908. D. 1908. 5. 56.

3. Trib. simp. pol. Boissy-Saint-Léger, précité.

Enfin, le 3 septembre 1906 un automobile prit la fuite, après avoir renversé et blessé un cycliste sur le Pont-Neuf ; mais les témoins purent néanmoins relever son numéro. Le propriétaire, assigné en paiement de dommages-intérêts, soutint que sa voiture était dans la remise et n'avait pu sortir à son insu ; que par suite, elle n'avait pu causer l'accident. D'ailleurs les témoins, confrontés avec le chauffeur du défendeur, déclarèrent formellement ne pas le reconnaître. Dans ces conditions, le juge de paix déclara que « quand la juridiction n'a pu acquérir, par l'instruction de l'affaire, la certitude du fait qui forme l'objet de la constatation, elle n'a point à prononcer condamnation » (1).

Il peut encore se faire que le numéro ait été exactement relevé ; mais que les énonciations des registres administratifs ne correspondent plus à la réalité : c'est quand la voiture a été vendue. Si, postérieurement à la vente, elle est cause d'un accident, l'ancien propriétaire poursuivi n'aura qu'à prouver pour se disculper que, à l'époque de l'accident, la voiture ne lui appartenait plus (2). Bien plus, il pourrait réclamer des dommages-intérêts à son acheteur, si celui-ci a négligé de faire à la préfecture la déclaration de changement de propriétaire, et a continué à apposer

1. Just. de paix. Paris, V^e arr., 24 mai 1907, précité.

2. Trib. civ. Seine, 7 avril 1905. *Petites annales du cycle et de l'auto*, 1905, p. 63.

l'ancien numéro au lieu d'employer le nouveau numéro qui aurait dû lui être affecté.

Supposons maintenant que le défendeur reconnaisse que l'inscription relevée est bien celle de sa voiture et qu'il ne nie pas qu'elle ait pu causer l'accident ; seulement il prétend qu'il ne se trouvait pas là au moment de l'accident et que, par suite, il ne saurait encourir aucune pénalité. La jurisprudence avait jugé un moment que le décret de 1899 n'apporte aucune exception au principe que nul n'est passible de peine qu'à raison de son fait personnel, que le propriétaire ne pouvait donc être poursuivi que si on relevait une faute particulière à sa charge (1) ; mais la Cour de cassation n'admet pas cette manière de voir. D'après elle, le décret en obligeant tout propriétaire d'automobile d'y faire apposer une plaque indiquant ses nom et domicile, a évidemment pour objet de désigner celui contre lequel, en cas de contravention, la poursuite doit être dirigée ; à moins que, si le fait ne lui est pas personnel, il n'en fasse connaître l'auteur à la justice. Par suite, il sera condamné s'il ne fait pas connaître l'identité de son préposé ; quand même il ne se serait pas trouvé dans la voiture (2).

Le tribunal correctionnel de la Seine (3) déclare

1. Amiens, 27 fév. 1902. D. 1902. 2. 220.

2. Cass., 12 fév. 1904. D. 1904. 1. 160.

3. Trib. corr. Seine, 29 janvier 1907. D. 1908. 5. 16.

aussi qu'une exception doit être apportée au principe de la personnalité des peines en ce qui concerne les propriétaires d'automobiles, à raison de la plaque d'identité ; et que la présomption de responsabilité ainsi établie à leur encontre tombe nécessairement lorsque les véritables auteurs de la contravention sont connus ou dénoncés. L'inscription d'un numéro apparent tient lieu de plaque (1).

La règle est la même, que l'accident ait été causé par un préposé du propriétaire ou par un tiers auquel il a prêté sa voiture. Faute de faire connaître ce tiers, le propriétaire sera pénalement responsable des blessures causées par celui-ci en conduisant (2).

Cette étrange jurisprudence, inspirée par des nécessités pratiques, paraît donc bien établie.

En résumé, le propriétaire sera pénalement responsable :

1° S'il n'apporte aucun fait permettant de mettre en doute la lecture du numéro ;

2° Si, à défaut, il lui est impossible de prouver, soit que sa voiture n'a pu se trouver à l'endroit en question au moment indiqué, soit qu'elle était conduite alors par telle ou telle personne.

1. Trib. corr. Versailles, 28 mars 1903. D. 1903. 2. 372.

2. Trib. corr. Seine, 30 juin 1905. D. 1905. 5. 40.

CHAPITRE VI

La question de l'Automobilisme (1)

SECTION I

France

Le développement prodigieux de la circulation automobile ; l'importance qu'elle a prise ; on peut le dire, dans la vie sociale, ont attiré sur elle l'attention générale : la question de l'automobilisme s'est posée. Tandis que les autorités administratives s'empressaient de réglementer la circulation des nouveaux véhicules, certains législateurs et juristes, indignés des excès commis par de nombreux chauffeurs, prétendaient que les lois actuelles étant impuissantes à

1. V. sur cette matière : *Bulletin de la Société d'Etudes législatives*, 1907, p. 222, 273, 359. — P. Dupuich. « Les accidents d'auto, peines et responsabilités. » *Le Droit*, 20, 21, 22 décembre 1907. — « L'accident d'auto et la loi. » *Revue politique et parlementaire* 10 février 1908. — Ambr. Colin. « L'accident d'auto et la loi. » *Revue politique et parlementaire*, 10 janvier 1908. — A. Wahl. « La responsabilité civile relative aux accidents d'auto. » *Revue trimestrielle de Droit civil*, 1908, n° 1.

les réprimer, il fallait voter une loi spéciale, aggravant la responsabilité des automobilistes. Pour arriver à ce but, il s'agissait de créer un mouvement d'opinion (1) favorable et de proposer des solutions nouvelles, tâche aussi peu aisée que vaine, comme nous l'allons voir.

A entendre les adversaires de l'automobile, cet engin serait un monstre destiné à dévorer le genre humain, si l'on n'y met bon ordre. Écoutons plutôt M. Colin, l'un des plus chauds partisans de la réforme.

« L'insécurité permanente des routes, écrit-il (2), leur dégradation, des nuages de poussière en constante suspension, les animaux domestiques décimés, les enfants terrorisés, les propriétés riveraines dépréciées souvent de plus de moitié de leur valeur, tels sont les griefs des populations, telles sont les excuses d'un état de malveillance irritée, bientôt exaspérée, peut-être, qui pourrait aboutir quelque jour à des violences déplorables. » Après un tableau aussi terrifiant, il semble qu'il n'y ait plus qu'une chose à faire : interdire l'usage des automobiles. Heureusement personne n'y songe, M. Colin moins que tout autre. On se contente de réclamer une ag-

1. Rappelons la fondation par M. A. Colin de la Société protectrice contre les excès de l'auto.

2. « Les solutions juridiques du problème de l'auto. » *L'Université de Paris*, décembre 1906.

gravation de la responsabilité civile ; ce qui n'empêcherait ni la dégradation des routes, ni la poussière, ni la dépréciation des propriétés. L'animosité des populations, entretenue par les récits sensationnels des journaux n'est pas tant occasionnée par la fréquence des accidents que par la nouveauté de ce mode de locomotion. C'est une tendance humaine bien connue, que de considérer en ennemie toute invention nouvelle. Que dit-on contre les automobiles, qu'on n'ait dit contre les chemins de fer, puis contre les vélocipèdes ; qu'on ne dise bientôt contre les véhicules aériens ? A-t-on créé des lois spéciales ? En fera-t-on une chaque fois qu'une invention nouvelle créera des dangers nouveaux ? Voyez-vous la situation d'un homme dont la responsabilité serait soumise à des principes différents suivant qu'il conduirait un genre de véhicule ou un autre : article 1382 s'il va à bicyclette, article 1384 s'il va en voiture, responsabilité de plein droit et dans tous les cas, s'il va en automobile. Singulière réponse à ceux qui voudraient voir la victime traitée de même dans tous les cas. Complexité, embrouillage et finalement iniquité, voilà où conduirait la confection de lois spéciales, faites sous des influences passagères.

Nous avons confiance dans l'avenir pour calmer l'excitation actuelle des populations. Les anciens usagers des routes avaient pris l'habitude de regarder celles-ci comme leur propriété ; ils ont considéré

les nouveaux venus comme des intrus. Mais peu à peu l'accoutumance viendra : l'éducation réciproque sa fera, les uns auront appris à se garer ; les autres, grâce aux sévères avertissements des tribunaux, seront devenus plus calmes et plus circonspects ; les animaux eux-mêmes seront devenus moins impressionnables. La route appartient à tout le monde et c'est à chacun à se plier aux nécessités nouvelles, à ne pas oublier « qu'on n'est plus à l'époque où l'on ne voyait sur des routes mal entretenues que des chariots traînés par des bœufs au pas lent et monotone, et que le conducteur suivait en somnolant et en chantant, sans autre souci que celui des détrousseurs de grand chemin, sans nulle crainte d'une rencontre dangereuse d'autres véhicules que parfois, à de rares intervalles, celle de la malle-poste ; que le progrès a ses exigences et ses dangers et que, si on veut le suivre et le favoriser, il faut que chacun s'y prête, se tienne en éveil, et combatte ses habitudes de négligence et d'inconscience (1) ». Bientôt on ne parlera pas plus des accidents d'automobile qu'on ne parle des accidents de voiture ou de bicyclette.

Ces considérations générales écartées, avons-nous des raisons particulières pour soumettre les automobilistes à un régime spécial ? On invoque principalement :

1. Trib. civil. Nontron, 31 mai 1906. *La Loi*, 21 novembre 1906.

1° La fréquence des accidents dus à la vitesse des automobiles ;

2° Les difficultés éprouvées par la victime pour établir une faute à la charge du conducteur.

On a beau dire que les automobilistes sont de « dangereux maniaques qui, sous couleur de sport, parcourent les routes et les agglomérations à des allures vertigineuses, sèment l'épouvante sur leur passage, éveillent si justement les colères populaires, etc. (1) », cela ne prouve pas d'une façon absolue que l'automobile cause des accidents plus souvent que les autres véhicules. On a bien invoqué certaines statistiques ; mais partisans et adversaires prétendent en tirer des conclusions diamétralement opposées et chacun de déclarer les statistiques fausses, dès qu'elles sont contraires à leurs prétentions. La vérité est qu'on n'en peut rien tirer de précis ; c'est le motif pour lequel nous n'avons pas à les discuter. D'ailleurs, à se contenter de lire les statistiques, il semblerait que les accidents d'automobile sont moins fréquents que les autres. On ne peut, en tous cas, affirmer que l'automobile est un danger public : on a manifestement exagéré les périls résultant de sa vitesse, on oublie trop la facilité et la précision avec lesquelles il obéit au conducteur, ainsi

1. Trib. correct. Reims, 23 février 1907. *Le Droit*, 8 mars 1907.

que la puissance des freins (1). N'a-t-on pas parlé aussi de la « circulation éminemment dangereuse des vélocipèdes » (2)? Quoi qu'il en soit, on peut dire que le premier argument invoqué n'a aucune portée, faute de preuve.

Quant au second point, il est incontestable que la victime d'un accident d'automobile éprouve parfois de grandes difficultés pour établir la faute du conducteur. On invoque la rapidité de l'accident, l'absence de témoins et, quand il y en a, les nombreuses causes d'erreur auxquelles sont exposées leurs appréciations. Dans tous les accidents de circulation, on rencontre les mêmes difficultés de preuve. Croit-on qu'il faille beaucoup plus de temps pour écraser un piéton avec un véhicule quelconque qu'avec un automobile? Trouve-t-on plus facilement; des témoins dans le premier cas? D'ailleurs, il ne faut pas exagérer et dans bien des cas il y aura des témoins. La fréquentation de plus en plus intense des routes permettra d'en rencontrer plus facilement; il ne faudrait pas s'imaginer que les chauffeurs se refuseront à témoigner contre un confrère, il n'y a pas que des malhonnêtes gens parmi eux. Il ne faut

1. V. pour les expériences comparatives entre autos et voitures à traction animale : Dortu. *De la circulation des autos*. Thèse de Paris, 1904, p. 83.

2. Just. Paix, Paris, V^e, 23 novembre 1906. *Le Droit*, 3 mars 1907.

pas oublier que les juges, avec leur équité habituelle tiennent largement compte de toutes ces circonstances, et se montrent très indulgents pour admettre la preuve d'une faute à la charge de l'automobiliste (1). De plus la loi du 17 juillet 1904, en obligeant le conducteur à s'arrêter aidera singulièrement à connaître les circonstances dans lesquelles aura eu lieu l'accident. Quant aux accidents anonymes, ce n'est pas une aggravation de la responsabilité civile qui peut y porter remède.

On a dit encore que l'automobilisme était une gêne pour la circulation ; qu'il était le privilège de gens fortunés, à même de supporter des charges nouvelles, etc... Mais les automobilistes ne réclament aucun rang de priorité, ils ne demandent qu'à user de la voie publique comme tout le monde, ce sont plutôt les autres véhicules qui entravent la circulation. D'un autre côté il est faux de prétendre que l'automobile soit un objet de luxe ; il tend de plus en plus à devenir un instrument professionnel, partant, la propriété de gens peu aisés, qui ne pourraient supporter des charges trop lourdes.

1. De 1900 à 1906 sur 76 décisions judiciaires relevées, 15 seulement (20 o/o) ont rejeté la demande d'indemnité. En 1906, sur 43 décisions, 8 ont débouté le demandeur *Bulletin de la Soc. d'Et. législ.*, 1907, p. 285.

Encore M^e Dupuich trouve-t-il exagérée la proportion de 20 o/o pour les acquittements. *Le Droit*, 21 déc. 1907.

Tels sont les principaux arguments invoqués par les adversaires de l'automobilisme, pour réclamer une loi spéciale. Les solutions qu'ils préconisent sont-elles meilleures ? C'est ce que nous allons examiner.

Ils proclament tout d'abord l'inanité de la plupart des prescriptions réglementaires, tout au moins en tant que mesure d'ensemble ; sur ce point, nous sommes d'accord avec eux. En ce qui concerne le décret de 1899 on connaît les démêlés auxquels donne lieu l'appréciation de la vitesse ; le maximum fixé par l'article 31 est forcément violé, puisqu'on autorise la mise en circulation de voitures qui ne peuvent marcher à une pareille allure sans se détraquer ; d'ailleurs le décret du 10 septembre 1901 (art. 1^{er}-3^o) prescrit d'apposer des plaques spéciales sur les voitures pouvant faire plus de 30 kilomètres à l'heure ; n'est-ce pas reconnaître implicitement que cette partie du décret de 1899 est inapplicable (1) ? Le retrait du permis de conduire n'a jamais été effectué, à tel point qu'on sera obligé d'en faire une peine complémentaire prononcée par les juges des tribunaux cor-

1. A tel point qu'on a pu dire : « Les autorités en France sont si indulgentes pour les automobilistes et les traitent avec tant de bienveillance qu'on semble croire qu'il n'existe pas, en ce pays, de vitesse légale ». (*The Graphic*. Cité dans la revue *Omnia*, 13 juill. 1907, p. 63.)

rectionnels (1). Quant aux lois sur la police du roulage elles n'ont jamais été sérieusement appliquées, faute d'agents pour les faire respecter. Seuls quelques maires autophobes savent faire observer leurs arrêtés ; mais ils y mettent en général une telle exagération qu'on ne saurait les encourager. Dans ces conditions les travaux de la commission extra-parlementaire instituée en 1903 pour étudier les réformes à apporter à la réglementation de l'automobilisme risquent fort de ne pas donner grand résultat.

Les sanctions pénales ont le grand avantage de ne pouvoir être éludées au moyen d'une assurance et d'en imposer par leur rigueur. Le législateur semble décidé à leur donner la préférence : la loi du 17 juillet 1908, le projet Barthou en sont la preuve. Cependant elles ont le gros inconvénient de ne procurer aucune indemnité aux victimes, et c'est précisément le but auquel tendent les partisans d'une législation spéciale. Aussi n'ont-ils cherché la solution qui les préoccupe que dans le droit civil, comme le montre l'examen des divers projets que nous voulons passer en revue.

1° *Projet de la Société d'Etudes législatives* (2)

L'idée essentielle du projet est renfermée dans l'article 1.

1. V. ce qui est dit du projet Barthou au chapitre précédent.

2. V. le texte dans le *Bulletin* de 1907, p. 222.

Tout accident ou dommage accidentel occasionné par le fait d'un véhicule automobile circulant sur la voie publique, donne droit au profit de la victime ou de ses représentants, à une indemnité du préjudice matériel ou moral, à la charge du propriétaire dudit véhicule, sans qu'il soit besoin de démontrer qu'il ait commis aucune faute (1).

Le propriétaire du véhicule automobile peut se soustraire au paiement total ou partiel de l'indemnité en prouvant que l'accident ou le dommage a été provoqué ou aggravé par une faute grave de la victime (2).

C'est l'extention aux accidents d'automobile des principes appliqués par la loi du 9 avril 1898 aux accidents du travail. Or l'assimilation entre les deux situations est théoriquement impossible. Ce n'est pas le propriétaire qui est responsable, c'est le patron ; il est lié à l'ouvrier par un contrat et celui-ci concourant à créer le risque, en supporte une partie. Rien de tout cela ici : victime et propriétaire sont complètement étrangers l'un à l'autre ; il n'y a entre eux aucun intérêt commun rendant possible un partage de l'indemnité. Le forfait serait d'ailleurs impraticable, faute de base pour l'évaluer. Et

1. L'idée d'une loi spéciale basée sur le risque dérivant de la propriété a été soutenu par M. Wahl (*loc. cit.*).

2. Le propriétaire possède un recours, le cas échéant, contre le locataire ou le tiers auquel l'accident est imputable.

cependant le forfait est, nous l'avons dit, la base même sur laquelle repose toute la loi sur les accidents du travail ; il est absolument illogique d'admettre le risque professionnel sans admettre en même temps le forfait, qui en est la conséquence inéluctable. Malgré cela les auteurs du projet de loi n'ont pas hésité à le rejeter. Voilà donc le propriétaire de l'automobile obligé de payer dans tous les cas, même ceux de force majeure, une indemnité totale. Il est vrai qu'il lui est permis de se libérer en prouvant la faute grave de la victime, mais pourra-t-il seulement y arriver ? Ce sera son tour à se plaindre des difficultés de la preuve. Croit-on que les témoins, jaloux de l'automobiliste, seront fort disposés à témoigner en sa faveur ? Pourquoi, alors qu'on met à la charge du propriétaire les cas de force majeure, ne pas lui faire supporter aussi les conséquences des fautes graves de la victime, comme dans la loi de 1898, qui n'admet que la faute intentionnelle comme cause d'exonération ? Les auteurs du projet ont bien senti qu'ils étaient allés trop loin ; ils ont voulu ménager au malheureux chauffeur une porte de sortie.

Comment les automobilistes pourraient-ils, en pratique, faire face aux charges énormes qu'on veut leur imposer ? Par l'assurance ? Mais sur quelle base pourrait-on calculer les primes ? Attendra-t-on pendant plusieurs années que les compagnies aient eu

le loisir de faire des moyennes ? De toute façon l'augmentation de prime, quoi qu'on en ait dit (1), sera considérable, sans être compensée par aucun avantage ; au contraire de ce qui a lieu avec le forfait. On ne peut pas se contenter de dire que l'automobiliste a le moyen de payer, ce n'est pas un argument juridique. D'ailleurs l'automobile de luxe cède le pas à l'automobile professionnel ; rien qu'en 1906 l'accroissement des véhicules automobiles provenait pour plus de moitié de la seconde catégorie (2). Sont-ce des « ploutocrates arrogants » (3) que les petits commerçants, les médecins de campagne et tant d'autres, dont le métier les oblige à circuler de localité en localité ? N'est-ce pas leur interdire l'usage de l'automobile que de leur imposer des charges auxquelles ils ne pourront suffire ?

Le projet de la Société d'Etudes législatives, théoriquement faux, est pratiquement inapplicable « Ce que nous avons mis au seuil de notre projet de loi, s'écrie M. Thaller (4), c'est une sorte de guillotine, instrument d'exécution sommaire de l'industrie automobile, ou quelque chose qui y ressemble... C'est tout à fait excessif... Il faut être logique. Si l'auto-

1. M. Colin. *Bulletin de la Soc. d'Et. législat.*, 1907, p. 285.

2. M. Hennequin. *Bulletin de la Société d'Et. législat.*, 1907, p. 386.

3. Dans ce sens v. Dupuich, *loc. cit.*

4. *Bulletin de la Société*, 1907, p. 393.

mobiliste est invariablement responsable en toute hypothèse, il faut lui refuser la voie publique et l'obliger à construire à ses frais des autodromes... Si la route lui est ouverte, il n'est pas admissible que la loi lui impute à tort et à travers toutes les collisions qui se produisent. » Voilà qui est parler franchement. Cela n'empêche pas les auteurs du projet de protester de leurs bonnes intentions envers l'automobilisme, qu'ils veulent protéger contre des représailles possibles. Pour ce faire, ils commencent pour ainsi dire par le supprimer, témoignage d'intérêt un peu brutal en vérité ! Les critiques formulées sont si justes que M. Colin (1) lui-même, un des plus ardents cependant parmi les réformateurs, a proposé d'exonérer le propriétaire dans trois cas : 1° Pour faute grave de la victime ; 2° En cas de force majeure ; 3° Toutes les fois que l'accident sera dû au fait d'un tiers autre que le préposé du propriétaire. .

Nous voilà loin du système de risque presque absolu du projet primitif, si loin même que toute notion de risque disparaît. Qu'est-ce qu'une responsabilité objective dans laquelle la recherche subjective d'une faute de la victime tient une place importante ? Le système revient à établir à la charge de l'automobiliste une présomption de faute qui disparaît devant la preuve de la force majeure ou de la faute

1. *Revue polit. et parlement.*, 10 janv. 1908.

d'un tiers, en laissant à sa charge les cas fortuits. Etait-ce bien la peine de se livrer à d'aussi longues discussions et d'aller chercher bien loin une solution qui est, à peu de chose près, celle de la jurisprudence ? Puisque le système du risque ne peut donner aucun résultat acceptable, qu'on le laisse franchement de côté.

20 Proposition Bernard et Dauthie

Présentée à la Chambre le 5 décembre 1906 elle s'inspire des mêmes idées, sans aboutir à un résultat plus satisfaisant. Elle consiste à ajouter à l'article 1386 du Code civil les deux alinéas suivants :

Art. 1386. — ...

Le propriétaire d'un véhicule automobile est, dans tous les cas et indépendamment de toute faute personnelle, responsable du dommage causé par son véhicule.

La responsabilité ci-dessus a lieu à moins qu'il ne prouve directement une faute lourde à la charge de la victime.

« Les deux honorables députés étaient sans doute mus par une excellente intention ; mais ils ne connaissaient pas à fond le Code civil. Que vient faire ici l'article 1386 qu'on a toujours reconnu étranger aux choses mobilières ? L'alinéa 1^{er} consacre la responsabilité du propriétaire de bâtiments dans

deux cas particuliers, et voilà que les autres alinéas consacrerait dans tous les cas celle du propriétaire d'automobile, chose qui n'est certes pas un bâtiment. Une pareille disposition serait manifestement déplacée dans l'article 1386 avec lequel elle n'a aucune analogie.

Les auteurs de la proposition de loi permettent, eux aussi, au propriétaire de s'exonérer en prouvant une faute lourde de la victime. C'est encore la notion subjective qui réapparaît au milieu de la théorie objective. Faute grave, dit l'un ; faute lourde, dit l'autre, n'est-ce pas toujours une faute, c'est-à-dire une notion subjective laissée à l'appréciation du juge. C'est le cas de répéter, en travestissant Lafontaine : « chassez la faute, elle revient au galop . » La faute est inhérente à la nature humaine ; la machine elle, l'ignore. En mélangeant ainsi les deux théories subjectives et objectives, on aboutit à former un système bâtard, réunissant les inconvénients des deux autres.

Pourquoi condamner ici le propriétaire, en l'absence de toute faute, alors que partout ailleurs on l'absout ? On devrait lui permettre tout au moins d'invoquer pour sa décharge une faute quelconque de la victime.

Ces deux projets ont un autre défaut : ils prétendent fonder la responsabilité sur la propriété, alors

que c'est l'activité et non la propriété qui crée le risque.

3° *Propositions diverses*

Signalons la nouvelle proposition de M. le député Bernard tendant à modifier l'article 59 du Code de procédure civile, pour attribuer compétence, en matière d'accident d'automobile, soit au tribunal du domicile du défendeur, soit au tribunal du lieu de l'accident (1).

D'autres voudraient instituer contre le conducteur d'automobile une présomption de faute semblable à celle de l'article 1385 du Code civil.

Enfin M. Thaller, notre éminent professeur, a émis l'idée de prohiber l'assurance contre les accidents d'automobile ; ou tout au moins d'en prononcer la déchéance en cas de faute grave du conducteur (2). Cette proposition, repoussée d'ailleurs par la Commission de la Société d'Etudes législatives, n'était guère nécessaire. Les compagnies d'assurances se chargent elles-mêmes de rappeler leurs clients à la

1. « Toute action résultant de la responsabilité civile d'un conducteur ou d'un propriétaire d'automobile, à raison d'un accident causé par le véhicule qu'il conduit ou qui lui appartient, sera portée soit devant le tribunal du domicile du défendeur, soit devant le tribunal du lieu de l'accident. »

2. Société d'Et. législat., séance du 30 mai 1907. Année 1907, p. 395.

prudence. S'imagine-t-on, qu'une fois assuré, le chauffeur peut écraser, sans bourse délier, tout ce qu'il rencontre, et que les compagnies s'empresseront de payer sans sourciller ce qu'on leur réclamera ? Ce serait bien mal les connaître. Il n'est pas de subtilité à laquelle elles ne recourent pour esquiver toute responsabilité. En général, elles ont bien soin de stipuler qu'aucune indemnité ne sera due quand l'accident résultera de l'inobservation des lois, règlements et ordonnances de police, ce qui diminue singulièrement l'étendue de la garantie. C'est à tel point que la jurisprudence, en présence de nombreux abus, a dû se refuser à interpréter restrictivement les clauses de déchéance derrière lesquelles les compagnies trouvaient toujours moyen de se retrancher (1). De plus, elles se réservent presque toujours le droit de résilier la police après tout accident. Tout cela les assurés le savent bien ; ils n'ignorent pas qu'ils risquent presque toujours d'avoir des démêlés avec les compagnies, sur l'interprétation des clauses du contrat, et que celles-ci n'hésiteront pas à les traîner en appel, voire même en Cassation. Il y a là de quoi les faire réfléchir, d'autant plus qu'ils risquent toujours d'encourir les rigueurs de la loi pénale, contre lesquelles il n'y a pas d'assurance qui tienne.

1. Paris, 10 sept. 1893 et 13 mai 1892. D. 94. 2. 521 et 93. 2. 560. — Trib. comm. Marseille, 20 nov. 1907. D. 1908. 5. 17.

Les solutions proposées ont-elles au moins l'avantage de mieux satisfaire à l'équité ? On peut affirmer que non. Il est contraire aux principes les plus élémentaires de justice de soustraire une catégorie de citoyens au droit commun. On ne voit pas pourquoi il serait plus avantageux d'être blessé par un automobile que par tout autre véhicule. Rappelons que la prétendue anomalie qui existe entre la responsabilité du conducteur de voiture et celle du conducteur d'automobile, disparaît, si on admet avec M. Esmein (1) et une partie de la jurisprudence que l'article 1385 ne s'applique qu'aux animaux livrés à eux-mêmes. Le mieux est de s'en tenir au droit commun de l'article 1382, sans vouloir faire du « mauvais socialisme » ; car « ce qui est ici en jeu, ce n'est pas l'intérêt particulier de telle ou telle industrie, ni de tel ou tel sport : c'est notre intérêt général à tous. Nous ne pouvons pas, même sur un point de détail accepter une première atteinte au principe qui, en dehors des obligations contractuelles, subordonne la responsabilité à la faute. Aujourd'hui, ce qu'on menace, c'est l'automobile du « ploutocrate arrogant » ; demain par la force de la logique, ce sera la démocratique bicyclette qui porte l'ouvrier à son travail ; car, elle aussi cause des accidents sou-

1. S. 99. 1. 497. Voir ce qui est dit à ce sujet au chap. II *in fine*.

vent graves et parfois mortels (et l'ouvrier a comme l'autre la tare d'être propriétaire de son engin) (1). »

La jurisprudence s'est chargée de réfuter d'avance toutes les critiques dirigées contre la responsabilité basée sur la faute ; à tel point que les adversaires de ce système ont dû avouer « que la plupart des décisions judiciaires donnent d'ores et déjà satisfaction à l'équité (2) ». Que veut-on de plus ? De la longue étude à laquelle nous nous sommes livré, tant au point de vue civil qu'au point de vue pénal, il ressort que si la jurisprudence a péché par excès, c'est plutôt par excès de sévérité (3). Laissons donc « les tribunaux libres d'apprécier, pour condamner le chauffeur, s'il n'a pas fait son devoir ; ne faisons pas d'eux les rouages aveugles d'une mécanique légale qui, si près qu'elle semble être du *summum jus*, en théorie, conduira tout droit, en pratique, à la *summa injuria* (4) ».

1. P. Dupuich. *Rev. polit. et parlement.*, 10 février 1908, p. 324.

2. M. Colin. *Bulletin de la Soc. d'Et. législ.*, 1907, p. 281.

3. V. en ce sens Imbrecq. *Les excès de vitesse en auto et leur répression*, Paris, 1903. — *L'auto devant la justice*, Paris, 1904.

4. P. Dupuich. *Le Droit*, 21 décembre 1907.

4° *Projets concernant les accidents anonymes* (1)

Aucun principe de responsabilité civile ne peut assurer la réparation des accidents anonymes ; il faut si on veut y parvenir, avoir recours à une organisation collective. Les membres de la Commission de la Société d'Etudes législatives y avaient songé et leur projet (art. 3 à 6) organisait un fond de garantie destiné à indemniser les victimes privées de tout recours.

Le fonds devait être constitué au moyen : 1° d'amendes spéciales ; 2° d'une cotisation versée par tout propriétaire d'automobile ; 3° de centimes additionnels ajoutés au principal de la taxe sur les automobiles. C'était en quelque sorte imposer aux propriétaires une assurance obligatoire, ce qui n'est guère compatible avec le caractère français. Là encore on a voulu imiter la loi sur les accidents du travail ; mais on a oublié que celle-ci n'a pas imposé l'assurance, elle n'a fait qu'y conduire indirectement et par l'intermédiaire d'organismes privés. D'autre part l'accident anonyme n'existe, pour ainsi plus, dans l'industrie, puisque le responsable qui est toujours le patron est connu d'avance. Dans

1. V. les chiffres cités dans le *Bulletin de la Soc. d'Et. législ.*, 1907, p. 134.

l'accident d'automobile, au contraire, le coupable est inconnu. En voulant rapprocher deux situations aussi dissemblables, on a fait un projet qui ne tient pas debout. Celui-ci donne à la victime une créance directe contre la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse, chargée de répartir les fonds (art. 3). Ce n'est pas son rôle : dans la loi de 1898 elle fait simplement l'office de banquier ; elle supplée à l'insolvabilité du patron ; mais l'ouvrier ne connaît qu'un débiteur : le patron. C'est lui qu'il poursuivra en justice ; c'est contre lui que sera rendu le jugement. Dans tout cela la Caisse ne joue qu'un rôle passif ; au contraire, si la victime s'adresse directement à elle, c'est elle qui sera poursuivie en justice. Comment fera-t-elle pour contredire les préventions du demandeur, elle qui ignorera tout de l'accident ? On ne peut supposer sérieusement qu'il suffise de se présenter à la Caisse pour toucher une indemnité ; ce serait trop commode. S'adressera-t-on à la juridiction gracieuse ? Mais laquelle, et sur quoi basera-t-elle sa décision ? Il est impossible de se fier à la déclaration d'accident prescrite par le projet (art. 6), ou à l'enquête du maire : l'une et l'autre ne présentent aucune garantie d'impartialité. La loi de 1898 a eu bien soin de confier l'enquête au juge de paix.

Telles sont les contradictions théoriques auxquelles se heurte le projet de la Société d'Etudes législa-

tives (1). En pratique, ce serait bien pis et la loi risquerait fort d'avoir un résultat absolument opposé à celui qu'elle se propose. Elle veut effacer les conséquences de la lâcheté de quelques-uns, et son effet immédiat serait d'encourager la lâcheté de tous. A quoi bon s'arrêter et s'attirer une foule d'ennuis, puisque la victime sera certaine d'être indemnisée ? Les automobilistes n'en fileront que de plus belle. De son côté la victime, assurée d'obtenir pleine satisfaction sans avoir à soutenir la moindre discussion, se gardera bien d'aller vérifier l'identité du propriétaire de l'automobile, pour lui intenter un procès, dont l'issue serait longue et parfois douteuse. Quel beau champ ouvert à l'activité des professionnels de l'accident ! Point n'est besoin d'entrer dans le détail du projet, ni de faire des calculs compliqués pour savoir ce qu'il en coûterait au propriétaire : les résultats suffisent à le juger. Ce serait tout simplement « un danger permanent pour la sécurité des routes (2) ».

Un autre système de fonds de garantie contre les accidents anonymes a été présenté par plusieurs députés dont M. Messimy, sous forme d'amendement au budget de 1908. Il consistait en une caisse départementale, alimentée par un impôt spécial et admi-

1. En ce sens, v. Dupuich, *loc. cit.*

2. P. Dupuich. *Le Droit*, 22 décembre 1907.

nistrée par le préfet. Celui-ci aurait distribué les secours après avis de la commission départementale. C'est tomber de Charybde en Scylla ! Il est facile de deviner l'usage que ferait la commission départementale, assemblée essentiellement politique, des fonds mis à sa disposition. A ses amis iront toutes les faveurs, sans qu'on leur demande aucune justification ; tandis qu'on exigera des autres une preuve impossible à fournir. Suivant le mot de notre distingué confrère P. Dupuich : « La commission rendra des services et non point des arrêts (1). »

Que dire d'un pareil projet qui « sans discussion, sans contrôle, sans fin de non-recevoir quelconque, autre que le bon plaisir du préfet, couvrirait chez le chauffeur l'acte le plus fou et, pour parler comme M. Thaller, le plus criminel ! (2) »

D'un autre côté, avec ce système-là, beaucoup de départements, peu riches en automobiles domiciliés (3) ; mais par contre très fréquentés par les touristes, auront à supporter une part d'accidents absolument disproportionnée avec leurs ressources. Ce sera la minorité qui paiera pour la majorité.

Ces projets sont-ils au moins inspirés par une idée

1. P. Dupuich. *Le Droit*, 22 déc. 1907.

2. *Idem*.

3. En 1906 sur 31.286 autos imposés en France, 6.802 soit plus de 1/5, étaient domiciliés dans la Seine (relevé des contrib. directes en 1906. *Le Droit*, 22 déc. 1907).

digne de trouver une meilleure application ? Nous ne voyons pas pourquoi on désintéresserait la victime d'un accident anonyme quand il s'agit d'automobile, alors qu'on la laisserait sans recours dans les autres cas : accidents de voiture ou de bicyclette, vols, incendies, cataclysmes, etc... Cene sont malheureusement pas les exemples qui manquent. Comment justifier une pareille exception ? On ne comprend pas « pourquoi on s'arrêterait dans cette voie, au regard d'accidents survenus dans d'autres circonstances, dont les victimes peuvent être tout aussi intéressantes ; pourquoi d'autres lois ne créeraient pas plus ou moins arbitrairement des cas de substitution de responsabilité collective à des responsabilités individuelles qui se déroberaient » (1). Secourons tout le monde ou laissons à chacun sa part d'infortune. L'idée de l'assurance gratuite par l'Etat peut être défendable, elle n'est pas encore mûre pour la mise en pratique.

Le meilleur moyen de venir en aide aux victimes d'accidents anonymes, le plus équitable, c'est encore d'en diminuer le nombre. Le législateur l'a compris, et c'est pour cela qu'il a créé le délit de fuite. Nous ne croyons pas qu'une telle réforme « aura tout juste le caractère d'une manifestation platonique (à laquelle tout le monde s'associera) contre un acte d'inquali-

1. G. Paulet. *Bulletin de la Soc. d'Et. législ.*, 1907, p. 302.

fiable lâcheté » (1). Nous espérons, au contraire, que quelques exemples salutaires suffiront à secouer l'apathie des automobilistes et à les ramener au sentiment du devoir. Si nous nous sommes trompés, il sera toujours temps de recourir à d'autres moyens.

SECTION II

Etranger

Les partisans d'une loi spéciale à l'automobile invoquent constamment l'exemple des pays étrangers. Presque tous possèdent des règlements analogues au nôtre ; aucun n'a encore définitivement consenti à soumettre les automobilistes à une responsabilité exorbitante du droit commun. Cependant les problèmes soulevés chez nous par l'apparition du nouveau mode de locomotion n'ont pas été sans provoquer à l'étranger les mêmes discussions passionnées. Il en est résulté un certain nombre de projets de loi que nous allons passer en revue.

Allemagne

La responsabilité du conducteur est soumise au droit commun des articles 823 et 831 du Code civil,

1. Amb. Colin. *Revue polit. et parlement.*, 10 janv. 1908, p. 129.

exigeant la preuve d'une faute à la charge du défendeur.

En 1902 le Congrès des Juristes (1) (Juristentag) réuni à Berlin, examinait la question de savoir s'il fallait aggraver les règles du droit commun sur la responsabilité en matière d'accidents, en ce qui concerne les automobilistes. Le Congrès, après discussion, se prononçait pour l'affirmative et proposait d'étendre aux automobiles le régime appliqué aux chemins de fer par la loi d'Empire du 7 juin 1871 (2) : responsabilité de plein droit, sauf en cas de force majeure ou de faute de la victime.

Le Congrès recommandait en outre de grouper les automobilistes dans des corporations obligatoires, semblables à celles imposées par les lois relatives aux accidents industriels. Certains membres estimaient même que la corporation devait être rendue responsable de tous les accidents, sauf en cas de force majeure ou de faute de la victime ; quitte à la subroger à la victime dans ses droits contre l'auteur de l'accident.

Deux ans après, le 26 février 1904 (3), le Reichstag

1. V. sur ce Congrès la thèse de M. R. Savoye. *De la responsabilité du propriétaire d'auto en cas d'accident*. Paris, 1908.

2. *Annuaire de Législat. étrang.*, 1872, p. 264.

3. V. *Bulletin de la Soc. d'Et. législ.*, 1907, p. 614-616 et 1908. *L'auto devant les Assemblées parlementaires allemandes*, par A. Scheikevitch, p. 179, 277, 423.

adoptait un projet de résolution présenté par plusieurs députés, et invitant le gouvernement impérial à déposer un projet de loi sur l'automobile. Ce projet était déposé au Reichstag par M. de Bülow le 1 mars suivant (1).

L'article 1 obligeait l'entrepreneur (2) à réparer de plein droit le dommage causé (même matériel), sauf en cas de force majeure ou de faute de la victime. C'est exactement le principe appliqué aux compagnies de chemins de fer. La loi s'occupait ensuite de la détermination des indemnités et de diverses dérogations apportées à l'article 1.

Ce projet, à l'encontre de celui de la Société d'Etudes législatives admettait l'exonération de l'auteur de l'accident pour une faute quelconque de la victime. Certains membres du Reichstag voulaient au contraire adopter le système du risque absolu : obligation de réparer le dommage dans tous les cas, même de force majeure et de faute non intentionnelle de la victime. D'autres (3) étaient d'avis de

1. Première discussion le 28 avril 1906 : les arguments pour et contre furent les mêmes que ceux invoqués chez nous.

2. On entend par entrepreneur, toute personne pour le compte et aux risques de laquelle a lieu l'exploitation ou l'usage d'un automobile. La notion est beaucoup plus vaste que celle de propriété ; elle s'étend au cas où l'automobile a été prêté, loué et même volé.

3. Dr Isaac Martin dans une brochure adressée au Reichstag.

permettre à l'automobiliste de se décharger de toute responsabilité en prouvant l'absence de toute faute de sa part ou de celle de son préposé.

Un grand nombre d'orateurs songeaient, pour remédier aux cas d'insolvabilité et de fuite, à un système de responsabilité solidaire et collective. Ils voulaient, comme l'avaient préconisé certains membres du Congrès des Juristes, forcer les automobilistes à se constituer en association corporative de garantie (*Zwangsgenossenschaft*). Le gouvernement reconnaissait bien l'avantage de cette institution, mais la déclarait impraticable, par suite de l'impossibilité où l'on se trouvait, de déterminer la part contributive de chacun, sans une enquête préalable. Il fallait donc remettre à plus tard la substitution de la responsabilité collective à la responsabilité individuelle, et s'en tenir à un système de responsabilité aggravée.

La dissolution du Reichstag survenue le 13 décembre 1906 rendit le projet caduc.

Le 27 février 1907 le prince de Schoenaich-Carolath, renouvelant sa motion de 1906, réclamait le dépôt d'un nouveau projet de loi. Le 23 avril, le secrétaire d'Etat à l'office impérial de la justice déclarait que le gouvernement ne pouvait légiférer avant d'avoir établi une statistique détaillée des accidents, et avant la mise à l'épreuve du nouveau règlement

général sur la circulation automobile, entré en vigueur le 1^{er} octobre 1906.

Le 12 février 1908, nouveau débat au Reichstag. Cette fois le secrétaire d'Etat à la justice reconnaît que l'enquête statistique, du 1^{er} octobre 1906 au 1^{er} novembre 1907, a démontré l'insuffisance de la réglementation en vigueur et l'urgence d'une législation spéciale. Il annonce qu'un projet sera soumis prochainement au Conseil fédéral et ensuite au Reichstag, ce qui est enfin réalisé le 5 novembre 1908. Le projet est aussitôt renvoyé à une commission de 21 membres chargée de l'examiner (1).

L'article 1^{er} établit la responsabilité de plein droit du propriétaire de l'automobile, en cas d'atteinte à la personne ou de dommage matériel. La responsabilité est écartée si l'accident n'est causé ni par la faute du propriétaire, de son préposé, ou d'une personne autorisée à conduire, ni par un vice ou un dérangement dans le fonctionnement de la machine.

Si l'automobile est mis en mouvement par un tiers, à l'insu du propriétaire, ce tiers est tenu du dommage qu'il cause.

L'article 2 prévoit certaines exceptions à l'article 1, notamment si la personne blessée était transportée dans l'automobile, et si la voiture ne peut dépasser une certaine vitesse.

1. V. le texte et l'exposé des motifs de ce projet (kraftfahrzeuge) dans le *Bull. de la Soc. d'Et. législ.*, 1908, p. 423.

Les articles 4 et 5 déterminent le montant de l'indemnité, qui ne pourra jamais dépasser une certaine somme (art. 6).

La deuxième partie du projet (art. 14 à 16) traite du permis de conduire ; et la troisième (art. 17 à 19) édicte certaines pénalités.

Ce projet renferme donc à la fois des prescriptions de droit civil, de droit administratif et de droit pénal ; tandis que celui de 1906 ne s'occupait que de droit civil.

Le système établi par l'article 1 revient à mettre une présomption de faute à la charge du propriétaire en lui laissant expressément la responsabilité des cas fortuits.

L'exposé des motifs déclare que le tarif forfaitaire adopté pour les indemnités a pour but de faciliter l'assurance ; encore est-il tempéré par la fixation d'un maximum. Ce système tient le milieu entre notre système de droit commun qui admet la réparation pleine et entière, et celui de la loi du 9 avril 1898.

Remarquons que, sauf dans le cas où un tiers agit à l'insu du propriétaire, c'est toujours celui-ci qui est responsable.

Le projet ne contient aucune disposition relative à la réparation des accidents anonymes ; l'exposé des motifs insiste encore une fois sur l'impossibilité de constituer une association obligatoire, faute de

pouvoir déterminer la part contributive de chaque propriétaire.

Angleterre

(Moto Car Act du 14 août 1903). (1)

Article premier. — Toute personne qui conduit un automobile sur une route publique, avec témérité et négligence, ou à une vitesse et d'une manière qui soit dangereuse pour le public, eu égard aux circonstances, comprenant la nature, l'état et l'usage de la route, ainsi que l'importance du trafic qui se fait ou pourrait se faire à ce moment, sera coupable d'un délit, en vertu du présent act.

La loi énumère ensuite les diverses pénalités applicables, notamment pour le cas où l'automobiliste négligerait de s'arrêter après l'accident. Suivent des dispositions d'ordre réglementaire.

C'est le seul texte du droit anglais qui soit particulier à l'automobile ; encore se contente-il d'ériger en délit, de rendre punissables comme tels des actes qui, auparavant, n'auraient entraîné la responsabilité de leur auteur, qu'à condition d'avoir nui à quelqu'un. On ne trouve aucune disposition appliquant à la responsabilité civile du chauffeur le sys-

1. *Annuaire de législation étrangère*, 1904, p. 18.

tème du renversement de la preuve ou de la responsabilité de plein droit.

On prétend que la jurisprudence anglaise a suppléé à l'absence d'une pareille loi, en proclamant l'automobiliste en faute par cela seul qu'il y a dommage et on en cite l'exemple suivant (1).

« Un motorist est fondée à prévoir qu'il peut rencontrer des personnes à tout point de la voie publique ; il doit, par conséquent, tenir un œil attentif sur ces personnes, et exercer toujours un tel contrôle sur sa machine, qu'il soit toujours capable d'éviter de causer un préjudice à qui que ce soit, en restant toujours à même de ralentir ou même d'arrêter, si cela est nécessaire. »

Nous ne voyons rien là qui n'ait été dit par nos tribunaux ; on ne saurait donc donner la jurisprudence anglaise en exemple aux réformateurs. D'ailleurs, en admettant l'interprétation proposée, il faut croire que le système serait bien inefficace, puisque les Anglais se plaignent tout autant que nous des méfaits des chauffeurs (2). Cependant le gouvernement s'est contenté de rappeler, par une circu-

1. M. Colin. *Bulletin de la Soc. d'Et. législ.*, 1907, p. 415.

2. V. à ce sujet une lettre fort suggestive écrite de Londres au *Journal des Débats* à la date du 21 sept. 1908 et reproduite par l'*Argus*, journal. internat. des assurances, n° du 27 septembre 1908, p. 617.

laire, les dispositions des lois existantes, aux autorités et de les inviter à les appliquer. La circulaire leur recommande, en outre, de prendre toutes les mesures propres à rendre les accidents aussi peu fréquents que possible : modification des tournants dangereux, élargissement des voies trop étroites, coupe des haies trop hautes aux croisements des routes, suppression de la poussière. Loin d'être convaincu de la nécessité d'une législation spéciale, le gouvernement anglais fait donc tout son possible pour éviter d'être obligé d'y recourir : imitons-le.

Autriche (1)

La Chambre des députés a adopté le 26 janvier 1907 un projet de loi sur la responsabilité civile des conducteurs d'automobile.

La personne qui est responsable de plein droit du dommage (2), n'est libérée que si celui-ci a été causé par un événement inévitable (*ein unabwendbar Zufall*), par la faute d'un tiers ou de la victime. N'est pas considéré comme cas de force majeure le défaut de fonctionnement de la machine :

1. *Bulletin de la Société d'Etudes législatives*, 1907, p. 610.

2. Définie par l'article 1^{er}.

Les automobiles qui ne peuvent faire plus de 25 kilomètres à l'heure sont exclus du projet.

C'est toujours le système de la présomption de faute, avec charge des cas fortuits.

L'article 9 du projet, comme la proposition de loi de M. Bernard, porte que l'action en indemnité peut être intentée devant le tribunal compétent *ratione materiæ*.

Belgique (1)

Il n'existe en Belgique, ni loi, ni réglementation spéciale aux automobiles.

Le 13 novembre 1906, MM. Magnette, Prosper Hanrez, Flechet et Keesen ont déposé au Sénat un projet de loi relatif à la responsabilité des propriétaires et conducteurs d'automobile.

Le projet était basé sur une présomption de faute établie à la charge du conducteur, présomption qui pouvait être écartée en prouvant la faute de la victime ou la force majeure (art. 1). Son originalité consistait à porter au double les indemnités dues par suite d'un accident (art. 2), afin d'en affecter la moitié à une caisse d'assurances contre les accidents anonymes, alimentée aussi par des cotisations

1. *Bulletin de la Société d'Etudes législatives*, 1907, p. 307, 315, et 1908 n° 3 et 4.

(art. 4). Enfin l'article 3 portait interdiction de conduire ou de détenir un véhicule automobile, pendant une durée variable, à la suite des condamnations prononcées en vertu de l'article 1.

Ce projet fut modifié par la Commission de la Justice du Sénat, qui rédigea un nouveau texte. Son rapport fut discuté dans la séance du 9 avril 1908.

Le nouveau projet est divisé en 4 paragraphes, dont le premier traite du permis de conduire : délivrance et retrait (art. 1 à 11).

Le paragraphe 2 s'occupe de la responsabilité civile en cas d'accident de personne : le propriétaire et le conducteur sont solidairement responsables, indépendamment de toute faute de leur part (art. 12). Ils peuvent s'exonérer en prouvant : 1° que l'accident résulte d'un cas de force majeure ; le cas fortuit n'est pas une cause de libération (art. 13) ; 2° qu'il est dû pour tout ou partie à une faute de la victime (art. 14) ; 3° que l'automobile a été mis en circulation à leur insu et sans leur faute (art. 15).

Le maximum de l'indemnité est fixé à 30.000. fr. (art. 16) ; mais la victime peut obtenir plus en usant des règles du droit commun (art. 17).

Le paragraphe 3 (art. 21 à 24) décrète l'assurance obligatoire pour les paiements des indemnités, jusqu'à concurrence de 30.000 francs au minimum.

Enfin le paragraphe 4 (art. 25 à 28) organise au ministère de l'Agriculture un casier automobiliste,

destiné à recevoir les bulletins constatant la privation et la suspension du droit de conduite.

Comme on le voit, ce second projet ne contient plus aucune disposition relative à la constitution du fonds de garantie contre les accidents anonymes. L'idée en a été repoussée parce que ce fonds, selon le rapporteur, aurait eu pour effet « de faire payer les Belges, pour les étrangers, beaucoup plus nombreux, qui traversent la Belgique, pays de passage ».

Suisse (1)

La responsabilité civile des automobilistes est, jusqu'à nouvel ordre, soumise au droit commun : le conducteur ne peut être contraint à réparer le dommage résultant de l'accident, que s'il a commis une faute (le maître cesse d'être responsable des actes de son préposé quand il prouve qu'il a pris toutes les précautions nécessaires pour prévenir le dommage (C.O. art. 62).

Cependant, en Suisse comme ailleurs, un courant d'opinion s'est formé en faveur de l'application aux automobilistes d'une responsabilité aggravée. Dès 1901, le professeur Meili, de Zurich, en exprimant

1. Consulter. F. Martin, avocat à Genève. *La responsabilité résultant des accidents d'auto*. Bâle, 1907. — « La responsabilité civile des propriétaires d'auto en Suisse. » *Annales du droit commercial*, année 1907, pp. 488-495.

l'idée dans son ouvrage sur la codification du droit privé et pénal suisse.

Lors de la revision de la loi de 1875 sur la responsabilité des entreprises de chemins de fer, bateaux à vapeur et postes, on tenta d'étendre cette loi aux automobilistes par un article 19 *bis*. Ceux-ci devenaient ainsi responsables de tout accident ; à moins de prouver la force majeure, la faute d'un tiers ou de la victime. Les partisans de la réforme furent plusieurs fois sur le point de triompher ; mais après une très vive discussion, les Chambres fédérales disjointèrent de la loi les dispositions concernant les automobiles ; finalement la loi du 28 mars 1905 (1) sur la responsabilité des entrepreneurs de chemins de fer, fut promulguée sans contenir aucune disposition relative aux automobiles (2).

La question n'était pas enterrée ; elle fut mise à l'ordre du jour du congrès tenu par les Juristes suisses à Schaffhouse les 30 septembre et 1^{er} octobre 1907. Il s'agissait de choisir entre le système de la responsabilité de plein droit (*receptumhaftpflicht*) et le système de la faute.

L'un des rapporteurs, M. Meili, fidèle aux théories qu'il avait déjà exprimées, préconisait les trois résolutions suivantes :

1. *Annuaire de Législat. étrang.*, 1906, p. 35.

2. V. Martin, *op. cit.*, p. 119.

1° Prompte promulgation d'une loi spéciale à l'automobile ;

2° Application aux accidents d'automobile des principes de la loi du 28 mars 1905 sur les chemins de fer ;

3° Utilité de faire quelques concessions dans l'intérêt de l'équité et du développement de l'industrie automobile.

En conséquence, M. Meili avait rédigé de la façon suivante le paragraphe 2 de son projet de loi :

§ 2. — Quiconque détient un automobile est obligé de réparer le dommage qui en résulte pour les personnes ou les choses ; à moins qu'il ne prouve que le dommage a été causé par une force majeure, ou par la faute grossière d'un tiers, ou par la faute grossière de la personne tuée, blessée, etc...

Ainsi la responsabilité incombe au détenteur et non au propriétaire de l'automobile ; et la réparation doit être intégrale. M. Meili excepte de sa loi certaines catégories de voitures ; il se prononce contre la création du délit de fuite qu'il trouve superflue.

Au cours de la discussion au Juristentag, M. Meili se montra disposé à limiter l'étendue de la responsabilité, et à exclure de la loi les accidents causés par la frayeur des animaux, quand le conducteur a usé de toute la diligence possible et que l'accident n'est pas dû à la machine.

Le second rapporteur, M. F. Martin (1), se prononça pour un moyen terme ; estimant d'une part que le système de M. Meili allait trop loin, en laissant tous les cas fortuits à la charge de l'automobiliste ; d'autre part, que le droit commun, en imposant à la victime la preuve d'une faute de la part du conducteur mettait celle-ci sur un pied de trop grande infériorité. Pour cette raison, le Dr Martin déclara se rallier au système soumis par le conseiller Thélin à l'examen du conseil d'Etat national, lors de la discussion de la loi sur les transports, système adopté par plusieurs juristes et par l'automobile-club suisse. Il consiste en un renversement du fardeau de la preuve analogue à celui de l'article 65, Code obligations relatif aux dommages causés par les animaux.

Pour se libérer l'automobiliste devrait faire la preuve « qu'il a conduit son automobile avec tout le soin nécessaire, et qu'il a pris toutes les précautions commandées par les circonstances et les règlements pour éviter un accident (2) ».

Le rapporteur entendait imposer cette responsabilité au « détenteur » de la voiture ; c'est-à-dire au propriétaire, à moins qu'il n'ait laissé d'une façon durable l'usage de l'automobile à des tiers, ou qu'il ait été employé sans son autorisation.

La faute de la victime, une fois prouvée, exonère de toute responsabilité. Celle-ci est illimitée.

1. *Op. cit.*, p. 141 et suiv.

2. Martin, *op. cit.*, p. 142.

M. Martin déclare impossible d'instituer l'assurance obligatoire pour les automobilistes, mais il est partisan du délit de fuite.

Telles sont les deux opinions principales émises au Congrès de Schaffhouse. Encore M. Martin fait-il observer qu'il ne propose ses idées qu'à titre subsidiaire, estimant que la nécessité d'une loi spéciale n'est nullement démontrée. Il réclame une enquête nouvelle et sérieuse sur la question, afin de déterminer si la circulation automobile constitue une gêne pour le public : ainsi que la confection de statistiques sérieuses pour tous les accidents de la circulation, quel que soit le véhicule cause de l'accident.

Finalement le congrès se sépara sans avoir opté pour aucun système.

En résumé, avons-nous rencontré à l'étranger en ce qui concerne la réparation des accidents d'automobile, une législation digne d'être imitée par nous ? Il suffit de se reporter en arrière pour voir que non.

L'Angleterre se montre réfractaire à toute loi spéciale. Les projets allemand, autrichien, belge et suisse s'accordent, à peu de chose près, pour libérer le conducteur en cas de force majeure, de faute de la victime ou d'un tiers : ils aboutissent en réalité à créer à la charge de l'automobiliste une présomption de faute, en lui laissant la responsabilité des cas fortuits. Peu importent les termes employés, le résultat est le même. Nous sommes loin du système de

risque presque absolu préconisé en France ; tout le monde a été unanime pour l'écarter. Même sous la forme atténuée d'une présomption de faute, la responsabilité a paru trop sévère à plusieurs des législateurs étrangers ; ils se sont empressés de l'adoucir encore, qui en fixant une indemnité maxima, qui en exceptant de la loi les automobiles incapables de marcher à grande vitesse, c'est-à-dire bientôt la grande majorité. On a voulu faire des catégories parmi les conducteurs ; voilà maintenant qu'on en fait parmi les automobilistes eux-mêmes, où s'arrêtera-t-on dans cette voie ? Toutes ces atténuations prouvent que les réformateurs étaient bien peu convaincus de la nécessité de soumettre les automobilistes à une responsabilité exorbitante du droit commun, et qu'ils ont voulu surtout donner satisfaction à une opinion publique momentanément surexcitée.

Quant à l'idée d'instituer un fonds de garantie destiné à indemniser les victimes d'accidents anonymes, elle a été reconnue impraticable, même par ceux qui en étaient partisans. Aucun projet n'en parle plus.

Loin de nous avoir convaincus de la nécessité d'aggraver en France la responsabilité des conducteurs d'automobile, l'examen auquel nous venons de nous livrer ne fait que nous fortifier dans l'opinion contraire. Il serait d'ailleurs prudent, avant de prôner les solutions admises par quelques Parlements,

d'en attendre les résultats pratiques. Si les étrangers ont cherché à établir une loi spéciale, c'est que, chez eux, les lois ordinaires ne donnent pas satisfaction à la pratique journalière. On ne peut en dire autant chez nous (1), M. Meili lui-même n'a-t-il pas déclaré (2) qu' « en France il y a en fait, même sans loi spéciale, une responsabilité stricte » ? C'est là de quoi contenter les plus exigeants.

1. Cf. Dupuich. *Revue polit. et parlement.*, 10 janvier 1908.

2. V. *Annales de Droit commercial*, 1907, p. 490.

CONCLUSION

De cette étude, deux faits se dégagent :

1° Le vote d'une loi spéciale, aggravant la responsabilité civile des automobilistes, n'est nullement justifié en France et le Parlement a déjà eu l'occasion d'affirmer qu'il n'entendait pas les traiter autrement que les conducteurs d'un véhicule quelconque ;

2° L'application aux conducteurs de véhicules, des principes du droit commun, basé sur la faute ; complétée par de sévères sanctions pénales suffit amplement à donner satisfaction à l'équité. Qu'on y ajoute si l'on veut, des règlements de police judicieux et strictement appliqués, et on entendra bientôt cesser toutes les plaintes.

Des deux théories qu'on nous a proposées pour remplacer la doctrine classique, l'une, l'abus de droit par son imprécision même se confond avec elle ; l'autre, la théorie objective, appliquée telle qu'on la conçoit est trop absolue, et ne servirait qu'à instituer une injustice à la place d'une autre. Cela est

tellement vrai que, dès qu'on a voulu la mettre en pratique, on a été amené à y apporter des atténuations qui en dénaturent complètement la portée. Un système dont il est impossible d'accepter les conséquences logiques, est condamné d'avance.

Force est bien d'en revenir à la vieille théorie de la faute délictuelle, pour lui demander les solutions que réclament notre sentiment actuel de justice et les exigences de l'utilité sociale. Ces solutions, une simple extension de la notion de responsabilité suffira à nous les donner ; nous sommes convaincus, comme M. Planiol, qu'« avec l'idée de faute, nous irons aussi loin que les novateurs, aussi loin que l'exigera l'intérêt social, et que le demandera la conscience la plus scrupuleuse (1). »

1. *Revue critique de législat. et de jurisprud.*, 1906, p. 99.

APPENDICE

I

Décret portant règlement relatif à la circulation des automobiles du 10 mars 1899

Article premier. — Est soumise aux prescriptions du présent règlement la circulation, sur la voie publique, des véhicules à moteur mécanique, autres que ceux servant à l'exploitation des voies ferrées.

SECTION I

Automobiles avec ou sans avant-train moteur à boggie ou non, circulant isolément

TITRE I

Mesures de sûreté

Art. 2. — Les réservoirs, tuyaux et pièces quelconques, destinés à contenir des produits explosibles ou inflammables, seront construits de façon à ne laisser échapper, ni tomber, aucune matière pouvant causer une explosion ou un incendie.

Art. 3. — Les appareils devront être disposés de telle manière que leur emploi ne présente aucune cause particulière de danger, et ne puisse, ni effrayer les chevaux, ni répandre d'odeurs incommodes.

Art. 4. — Les organes de manœuvre seront groupés de façon que le conducteur puisse les actionner sans cesser de surveiller sa route.

Rien ne masquera la vue du conducteur vers l'avant, et les appareils indicateurs qu'il doit consulter seront placés bien en vue et éclairés la nuit.

Art. 5. — Le véhicule devra être disposé de manière à obéir sûrement à l'appareil de direction et à tourner avec facilité dans les courbes de petit rayon. Les organes de commande de la direction offriront toutes les garanties de solidité désirables.

Les automobiles dont le poids à vide excède 250 kilogs seront munis de dispositifs permettant la marche en arrière.

Art. 6. — Le véhicule devra être pourvu de deux systèmes de freinage distincts, suffisamment efficaces, dont chacun sera capable de supprimer automatiquement l'action motrice du moteur ou de la maîtriser.

L'un au moins de ces systèmes agira directement sur les roues ou sur des couronnes immédiatement solidaires de celles-ci, et sera capable de caler instantanément les roues.

L'un de ces systèmes ou un dispositif spécial permettra d'arrêter toute dérive en arrière.

Dans le cas d'un véhicule à avant-train moteur à boggie, l'un des systèmes de freinage à la disposition du mécani-

cien devra pouvoir agir sur les roues arrière du véhicule.

Art. 7. — La constatation que les voitures automobiles satisfont aux diverses prescriptions ci-dessus sera faite par le service des mines, sur la demande du constructeur ou du propriétaire. Pour les voitures construites en France, le fabricant devra demander la vérification de tous les types automobiles qu'il a établis ou établira. Pour les voitures de provenance étrangère, l'examen sera fait avant la mise en service en France, sur le point du territoire désigné par le propriétaire de la voiture.

Lorsque le fonctionnaire des mines délégué à cet effet, aura constaté que la voiture présentée satisfait aux prescriptions réglementaires, il dressera de ses opérations un procès-verbal dont une expédition sera remise, soit au constructeur, soit au propriétaire, suivant le cas.

Le constructeur aura la faculté de livrer au public un nombre quelconque de voitures, suivant chacun des types qui auront été reconnus conformes au règlement. Il donnera à chacune d'elles un numéro d'ordre dans la série à laquelle elle appartient, et il devra remettre à l'acheteur une copie du procès-verbal et un certificat attestant que la voiture livrée est entièrement en conformité du type.

Chaque voiture portera en caractères bien apparents :

1° Le nom du constructeur ; l'indication du type et le numéro d'ordre dans la série du type ;

2° Le nom et le domicile du propriétaire.

En cas de refus par les ingénieurs des mines de dresser un procès-verbal constatant que le véhicule présenté satisfait

aux prescriptions réglementaires, les intéressés pourront faire appel au ministre des Travaux publics qui statuera après avis de la Commission centrale des machines à vapeur.

TITRE II

Mise en circulation

Art. 8. — Tout propriétaire d'un automobile devra, avant de le mettre en circulation sur les voies publiques, adresser au préfet du département où il réside, une déclaration dont il lui sera remis récépissé. Cette déclaration sera communiquée sans délai au service des mines.

Art. 9. — La déclaration fera connaître le nom et le domicile du propriétaire.

Elle sera accompagnée d'une copie du procès-verbal, dressé en vertu de l'article 7.

Art. 10. — La déclaration faite dans un département servira pour toute la France.

TITRE III

Conduite et circulation

Art. 11. — Nul ne pourra conduire un automobile s'il n'est porteur d'un certificat de capacité délivré par le préfet du département de sa résidence, sur l'avis favorable du service des mines.

Un certificat de capacité spécial sera institué pour les con-

ducteurs de motocycles d'un poids inférieur à 150 kilogrammes.

Art. 12. — Le conducteur d'un automobile sera tenu de présenter à toute réquisition de l'autorité compétente.

1° Son certificat de capacité ;

2° Le récépissé de déclaration du véhicule.

Art. 13. — Les divers organes du mécanisme moteur, les appareils de sûreté, la commande de la direction, les freins et leurs systèmes de commande, ainsi que les transmissions de mouvement et les essieux, seront constamment entretenus en bon état.

Le conducteur devra vérifier fréquemment par l'usage le bon état de fonctionnement des deux systèmes de freinage.

Art. 14. — Le conducteur de l'automobile devra rester constamment maître de sa vitesse. Il ralentira ou même arrêtera le mouvement toutes les fois que le véhicule pourrait être une cause d'accident, de désordre ou de gêne pour la circulation.

La vitesse devra être ramenée à celle d'un homme au pas dans les passages étroits ou encombrés.

En aucun cas la vitesse n'excédera celle de 30 kilomètres à l'heure en rase campagne, et de 20 kilomètres à l'heure dans les agglomérations, sauf l'exception prévue à l'article 31.

Art. 15. — L'approche du véhicule devra être signalée en cas de besoin au moyen d'une trompe.

Tout automobile sera muni à l'avant d'un feu blanc et d'un feu vert.

Art. 16. — Le conducteur ne devra jamais quitter le véhicule sans avoir pris les précautions utiles pour prévenir tout accident, toute mise en route intempestive, et pour supprimer tout bruit du moteur.

SECTION II

Automobiles remorquant d'autres véhicules

TITRE IV

Mesures de sûreté

Art. 17. — Les automobiles remorquant d'autres véhicules ne pourront circuler sur la voie publique, qu'autant qu'ils seront, en ce qui concerne les appareils moteurs, les organes de transmission, de freinage et de conduite, aux prescriptions des articles 2, 3, 4, 5, 6 du présent règlement.

Art. 18. — Indépendamment des freins de l'automobile prévus par l'article 6, chaque véhicule remorqué sera muni d'un système de freins suffisamment efficace et rapide, susceptible d'être actionné, soit par le mécanicien, à son poste sur l'automobile, soit par un conducteur spécial.

Art. 19. — Les véhicules remorqués porteront en caractères bien apparents le nom et le domicile du propriétaire.

Art. 20. — Aucun automobile destiné à remorquer d'autres véhicules ne pourra être mis en service qu'en vertu d'une autorisation du préfet délivrée après avis du service des mines.

Le fonctionnaire délégué à cet effet visitera l'automobile

et pourra procéder à des essais ayant pour but de constater qu'il ne présente aucune cause particulière de danger, en raison du service auquel il est destiné.

L'autorisation délivrée à la suite de ces vérifications sera valable pour tous les départements.

TITRE V

Mise en circulation

Art. 21. — Nul ne pourra faire circuler dans un département des automobiles remorquant d'autres véhicules, sans une autorisation délivrée par le préfet de ce département, après avis, soit de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, soit de l'agent voyer en chef, ou de ces deux chefs de service suivant la nature des routes et chemins empruntés.

La demande devra indiquer :

- 1^o Les routes et chemins que le pétitionnaire a l'intention de suivre ;
- 2^o Le poids de l'automobile, celui de chacun des véhicules chargés, et la charge maximum par essieu ;
- 3^o La composition habituelle des trains et leur longueur totale.

Art. 22. — L'autorisation déterminera les conditions particulières de sécurité auxquelles le permissionnaire sera soumis indépendamment des prescriptions générales du présent règlement.

Les intéressés pourront faire appel de la décision du pré-

fet devant le ministre des Travaux publics qui statuera, après avis de la Commission centrale des machines à vapeur.

TITRE VI

Conduite et circulation

Art. 23. — Tout train portera la nuit un feu rouge à l'arrière, sans préjudice du feu blanc et du feu vert prévus par l'article 15.

Art. 24. — La vitesse des trains en marche ne dépassera pas 20 kilomètres à l'heure en rase campagne est 10 kilomètres à l'heure dans les agglomérations.

Art. 25. — Lorsque les freins des véhicules remorqués ne seront pas actionnés par le mécanicien, la manœuvre de ces freins sera confiée à des conducteurs spéciaux, dont le nombre sera proportionné à l'importance du convoi, en égard aux déclivités du parcours et à la vitesse de marche.

Dans tous les cas, des dispositions efficaces seront prises pour empêcher toute dérive en arrière des véhicules, remorqués.

Art. 26. — Le stationnement des trains sur la voie publique ne devra, en aucun cas, gêner la circulation, ni entraver l'accès des propriétés.

Pour les services publics de voyageurs, les points de stationnement seront désignés par l'arrêté préfectoral d'autorisation.

Art. 27. — La marche, la conduite et l'entretien des auto-

mobiles et des véhicules remorqués seront soumis aux prescriptions des articles 11, 12, 13, aux deux premiers alinéas de l'article 14, ainsi qu'aux articles 15 et 16 du présent règlement.

Art. 28. — Les dispositions du présent règlement, à l'exception des articles 18 à 27, seront applicables aux automobiles remorquant une voiturette dont le poids, voyageurs compris, ne dépasse pas 200 kilogrammes ; pourvu que les freins soient capables de servir efficacement pour l'ensemble.

SECTION III

TITRE VII

Dispositions générales

Art. 29. — Indépendamment des prescriptions du présent règlement, les automobiles demeureront soumises aux dispositions des règlements sur la police du roulage.

Art. 30. — L'appareil d'où procède la source d'énergie sera soumis aux dispositions des règlements sur les appareils du même genre, en vigueur ou à intervenir.

Art. 31. — Les courses de voitures automobiles ne pourront avoir lieu sur la voie publique, sans une autorisation spéciale délivrée par chacun des préfets des départements intéressés, sur l'avis des chefs des services de voirie.

Cette autorisation ne dispensera pas les organisateurs des courses de demander au moins huit jours à l'avance, pour chacune des communes intéressées, l'agrément du maire. La

vitesse pourra excéder celle de 30 kilomètres à l'heure en rase campagne ; elle ne pourra en aucun cas, dépasser celle de 20 kilomètres à l'heure dans les agglomérations.

Art. 32. — Après deux contraventions dans l'année, les certificats de capacité délivrés en vertu de l'article 11 du présent règlement pourront être retirés par arrêté préfectoral, le titulaire entendu et sur l'avis du service des mines.

Art. 33. — Les contraventions aux dispositions qui précèdent seront constatées par des procès-verbaux et déférées aux tribunaux compétents, conformément aux dispositions des lois et règlements en vigueur ou à intervenir.

Art. 34. — Les attributions conférées aux préfets des départements par le présent décret, sont exercées par le préfet de police dans toute l'étendue de son ressort.

Art. 35. — Les ministres de l'Intérieur et des Travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, d'assurer l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des lois*.

II

Décret du 11 septembre 1901

Article premier. — Les articles 5, 7 et 31 du décret du 10 mars 1899 sont modifiés ainsi qu'il suit :

1^o Le paragraphe 2 de l'article 5 sera rédigé de la façon suivante :

« Les automobiles dont le poids à vide excède 359 kilogs,

seront munis de dispositifs permettant la marche en arrière. »

2° Au paragraphe 3 de l'article 7 sera ajoutée la phrase suivante :

« Le certificat devra spécifier le maximum de vitesse que l'automobile est capable d'atteindre en palier. »

3° Au même article sera ajouté un avant-dernier paragraphe ainsi conçu :

« Si l'automobile est capable de marcher en palier à une vitesse supérieure à 30 kilomètres à l'heure, il sera pourvu de deux plaques d'identité, portant un numéro d'ordre, qui devront toujours être placées en évidence à l'avant et à l'arrière du véhicule. Le ministre des Travaux public fixera le modèle de ces plaques, leur mode de pose et leur mode d'éclairage pendant la nuit ; il fixera également le mode d'attribution aux intéressés des numéros d'ordre. »

4° Il sera ajouté à l'article 8 un second paragraphe ainsi conçu :

« Le récépissé de la déclaration indiquera le numéro d'ordre assigné au véhicule, ou spécifiera qu'il n'est pas assujetti à porter les plaques visées dans l'article précédent. »

5° L'article 31 sera rédigé comme suit :

« Les courses de voitures automobiles dont le parcours ne comprendra qu'un seul département ne pourront avoir lieu sur la voie publique sans une autorisation spéciale du préfet, sur l'avis des chefs de service de voirie et avec l'agrément des maires des communes traversées.

« Lorsque le parcours d'une course comprendra plusieurs

départements, l'autorisation sera délivrée par le ministre de l'Intérieur, sur l'avis des préfets des départements traversés, donnée avec les mêmes formalités ci-dessus.

« La vitesse pourra excéder celle de 30 kilomètres à l'heure en rase campagne ; elle ne pourra en aucun cas dépasser celle de 20 kilomètres à l'heure dans les agglomérations.

« Les frais de surveillance et autres occasionnés à l'administration par la course seront supportés par les organisateurs de celle ci, qui devront déposer à cet effet une consignation préalable. »

Art. 2. — Les propriétaires d'automobiles déjà déclarés devront, dans un délai de deux mois, se mettre en instance auprès de l'administration pour faire compléter leur récépissé de déclaration, conformément à l'article 8 modifié du décret du 10 mars 1899, en fournissant toutes les justifications nécessaires.

Le constructeur de l'automobile déjà déclaré sera tenu de compléter le certificat remis par lui à un acheteur, pour y spécifier le maximum de vitesse que l'automobile est capable d'atteindre en palier. A partir du jour où le récépissé complété aura été remis par les soins du préfet au propriétaire de l'automobile, ce dernier devra, dans un nouveau délai d'un mois, faire apposer, s'il y a lieu, sur son véhicule les plaques prévues par l'article 7.

III

Arrêtés préfectoraux du 29 février 1896

Article Premier. — La circulation des vélocipèdes sur toutes les voies publiques, nationales, départementales et communales est soumise aux règles ci-après énumérées.

Art. 2. — Tout vélocipède doit être muni d'un appareil sonore dont le son puisse être entendu à 50 mètres.

Dès la chute du jour, il doit être pourvu, à l'avant, d'une lanterne allumée.

Art. 3. — Tout vélocipède doit porter une plaque indiquant le nom et le domicile du propriétaire, ainsi qu'un numéro d'ordre, si le propriétaire est loueur de vélocipèdes.

Art. 4. — Les vélocipédistes doivent prendre une allure modérée dans la traversée des agglomérations, ainsi qu'aux croisements et aux tournants des voies publiques :

- 1° Ils ne peuvent former de groupes dans les rues ;
- 2° Il leur est défendu de couper les cortèges et les troupes en marche ;

3° En cas d'embarras, les bicyclistes sont tenus de mettre pied à terre et de conduire leurs machines à la main.

Art. 5. — Les vélocipédistes doivent prendre leur droite lorsqu'ils croisent des voitures, des chevaux ou des vélocipèdes, et prendre leur gauche, lorsqu'ils veulent les dépasser ; dans ce dernier cas ils sont tenus d'avertir le conduc-

teur ou le cavalier au moyen de leur appareil sonore et de modérer leur allure.

Les conducteurs de voitures et les cavaliers devront se ranger à droite à l'approche d'un vélocipède, de manière à lui laisser libre un espace utilisable d'au moins 1 m. 50 de largeur.

Les vélocipédistes sont tenus de s'arrêter lorsque, à leur approche, un cheval manifeste des signes de frayeur.

Art. 6. — La circulation des vélocipèdes est interdite sur les trottoirs et contre-allées affectées aux piétons.

Cette interdiction ne s'étend pas aux machines conduites à la main.

Toutefois, en dehors des villes et agglomérations, la circulation des vélocipèdes pourra s'exercer, sur les trottoirs et contre-allées affectées aux piétons, le long des routes et chemins pavés ou en état de réfection.

Sur tous les trottoirs et contre-allées affectées aux piétons où la circulation des vélocipèdes est autorisée, ceux-ci sont tenus de prendre une allure modérée à la rencontre des piétons, et de réduire la vitesse à celle d'un homme au pas au droit des habitations isolées.

Art. 7. — La circulation des vélocipèdes peut être interdite par des arrêtés municipaux, temporairement ou d'une façon permanente, sur toute ou partie d'une voie publique.

A chacune des extrémités des espaces interdits, des écriteaux placés, et entretenus par la commune donnent avis de l'interdiction.

Art. 8. — Sont rapportés tous arrêtés préfectoraux ou

municipaux pris antérieurement pour réglementer la circulation des vélocipèdes dans les diverses communes du département.

Art. 9. — Les contraventions au présent arrêté seront constatées par des procès-verbaux et déférées aux tribunaux compétents.

Art. 10. — Les sous-préfets, maires, officiers de gendarmerie, ingénieurs et agents des ponts et chaussées, les agents voyers, les commissaires de police, les gardes-champêtres et tous officiers de police judiciaire sont chargés de veiller à l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au recueil des actes administratifs, affiché et publié dans toutes les communes du département.

IV

Texte du projet de loi relatif à la circulation automobile, tel que l'a rédigé la Commission des travaux publics de la Chambre des députés, d'accord avec le gouvernement.

Texte du projet de loi relatif à la circulation automobile, tel que l'a rédigé la Commission des travaux publics de la Chambre des députés, d'accord avec le gouvernement.

Article premier. — En matière de circulation automobile, et en cas de condamnation par application des articles 319 et 320 du Code pénal, l'interdiction de conduire un véhicule pourra être prononcée, pour une durée de deux mois à un an par le jugement ou l'arrêt.

En cas de nouvelle condamnation encourue dans le délai de deux ans à partir du jour où la première est devenue définitive, l'interdiction de conduire un véhicule automobile sera prononcée pour une durée d'un an au moins, et de trois ans au plus.

Le certificat de capacité, délivré au conducteur en vertu des décrets portant règlement sur la circulation des automobiles, restera déposé, pendant toute la durée de l'interdiction au greffe de la juridiction qui aura prononcé le retrait.

Le condamné devra effectuer le dépôt de ce certificat, soit à ce greffe, soit à celui de son domicile, dans les cinq jours qui suivront la date à laquelle la condamnation sera devenue définitive ; faute de quoi il sera puni de six jours à deux mois d'emprisonnement et d'une amende de 16 à 200 francs.

Il sera passible des mêmes peines, dans le cas où il conduirait un véhicule automobile pendant la période d'interdiction.

L'article 463 du Code pénal est applicable aux infractions prévues par les deux paragraphes qui précèdent.

Art. 2. — Les contraventions aux lois, décrets et règlements spéciaux à la circulation des automobiles seront constatées, en outre des officiers de police judiciaire portés à l'article 9 du Code d'instruction criminelle, par les ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées, les ingénieurs et contrôleurs des mines, les agents voyers et les gendarmes, ainsi que par les agents de police, sergents de ville et cantonniers chef du service, des ponts et chaussées et du service vicinal.

Les procès-verbaux des ingénieurs, conducteurs, contrô-

leurs, agents voyers et gendarmes feront foi jusqu'à preuve contraire, dans les termes de l'article 154 du Code d'instruction criminelle ; ceux des agents de police, sergents de ville et cantonniers chefs vaudront comme simples renseignements.

Les contraventions aux lois, décrets et règlements sur la police du roulage, applicables à la circulation automobile, continueront à être constatées par les autorités dénommées à l'article 15 de la loi du 30 mai 1851.

Art. 3. — Toute demande du certificat de capacité institué par le décret du 10 mars 1899 doit être accompagnée d'un extrait du casier judiciaire de l'intéressé.

Art. 4. — L'article 32 du décret du 10 mars 1899 est abrogé.

Vu : Le Président de la thèse
A. WEISS

Vu: le Doyen
LYON-CAEN

Vu et permis d'imprimer :
Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris
L. LIARD

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
BIBLIOGRAPHIE.....	5
But de l'étude et plan.....	7
CHAPITRE I. — Principaux textes relatifs à la circulation des véhicules.....	11
<i>Section I.</i> — Textes concernant la circulation en général.....	12
<i>Section II.</i> — Textes spéciaux à la circulation des automobiles.....	14
<i>Section III.</i> — Textes spéciaux à la circulation des vélocipèdes.....	19
CHAPITRE II. — Théorie traditionnelle sur la responsabilité civile.....	23
<i>Section I.</i> — Responsabilité directe.....	24
<i>Section II.</i> — Responsabilité indirecte.....	32
CHAPITRE III. — Etude de la jurisprudence.....	37
<i>Section I.</i> — Responsabilité directe.....	37
<i>Section II.</i> — Responsabilité indirecte.....	98
CHAPITRE IV. — Théories nouvelles sur la responsabilité.....	109
<i>Section I.</i> — Théorie de l'abus de droit.....	110
Roland	15

<i>Section II.</i> — Théorie objective.....	116
CHAPITRE V. — Responsabilité pénale.....	139
<i>Section I.</i> — Peines de simple police.....	140
<i>Section II.</i> — Peines correctionnelles.....	145
<i>Section III.</i> — Identification de la personne res- ponsable.....	160
CHAPITRE VI. — La question de l'automobilisme.....	167
<i>Section I.</i> — France.....	167
<i>Section II.</i> — Etranger : Allemagne, Angleterre, Autriche, Belgique, Suisse.....	191
CONCLUSION.....	209
APPENDICE.....	211
I. — Décret du 10 mars 1899.....	211
II. — Décret du 11 septembre 1901.....	220
III. — Arrêtés préfectoraux du 29 février 1896.....	223
IV. — Texte du projet de loi relatif à la circulation automobile, tel que l'a rédigé la Commission des travaux publics de la Chambre des députés, d'accord avec le gouvernement.....	225

